

Library
of Parliament

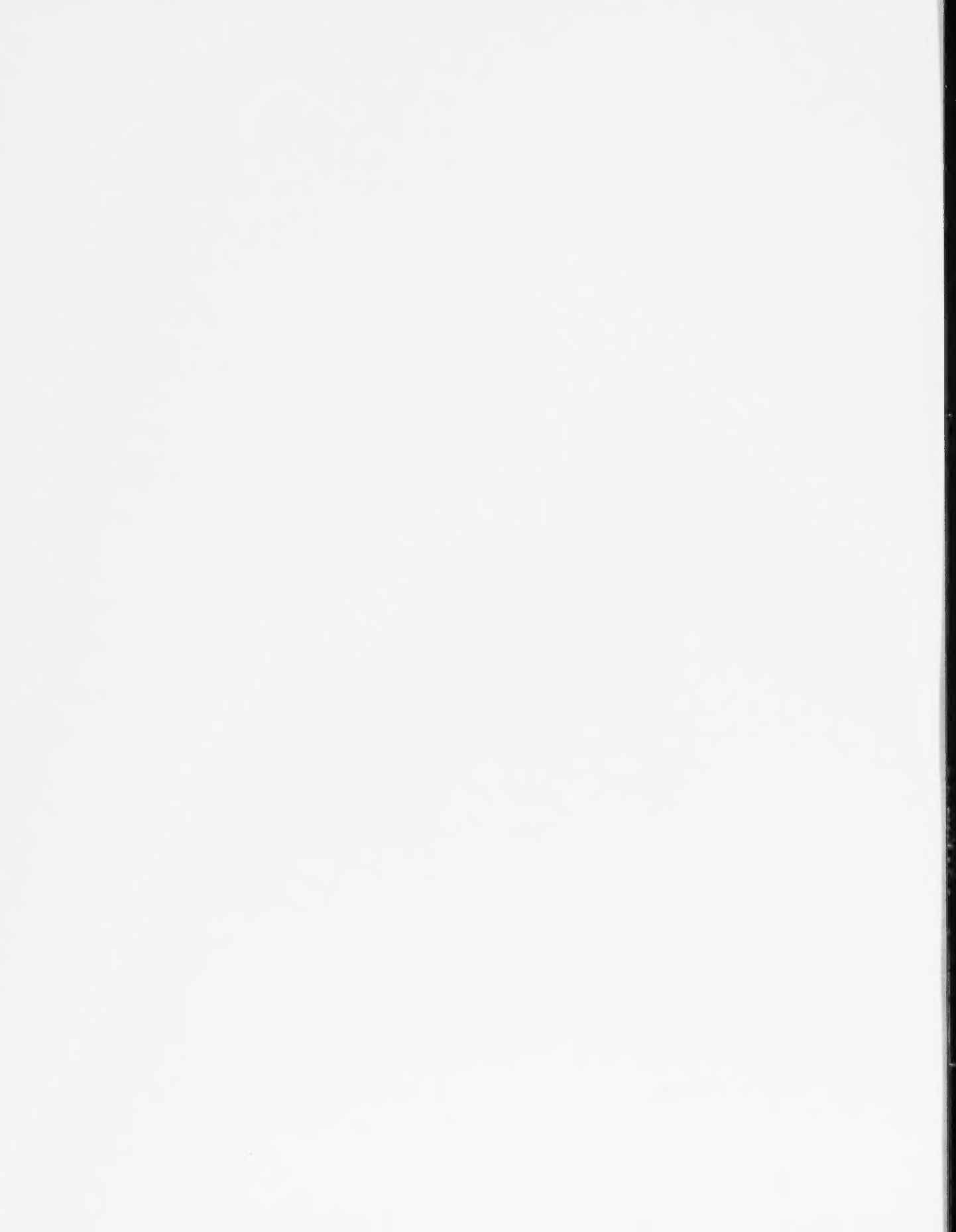


Bibliothèque
du Parlement

THE CURRENT STATE OF TRANSPORTATION IN CANADA: ROAD, RAIL, WATER AND AIR

Allison Padova
Economics Division

28 September 2005



The Parliamentary Information and Research Service of the Library of Parliament works exclusively for Parliament, conducting research and providing information for Committees and Members of the Senate and the House of Commons. This service is extended without partisan bias in such forms as Reports, Background Papers and Issue Reviews. Analysts in the Service are also available for personal consultation in their respective fields of expertise.

CE DOCUMENT EST AUSSI
PUBLIÉ EN FRANÇAIS



TABLE OF CONTENTS

	Page
INTRODUCTION	1
ROAD TRANSPORT	3
A. Federal Government Role	3
B. Industry Statistics	4
C. Traffic	5
1. Freight Traffic	5
2. Passenger Traffic	6
D. Safety and Security	6
E. Environment	8
F. Policy and Other Emerging Issues	8
RAIL TRANSPORT	10
A. Federal Government Role	10
B. Industry Statistics	11
C. Traffic	12
1. Freight Traffic	12
2. Passenger Traffic	13
D. Safety and Security	13
E. Environment	15
F. Policy and Other Emerging Issues	15
AIR TRANSPORT	17
A. Federal Government Role	17
B. Industry Statistics	18
C. Traffic	19
1. Freight Traffic	19
2. Passenger Traffic	20
D. Safety and Security	20
E. Environment	22
F. Policy and Other Emerging Issues	22
MARINE TRANSPORT	24
A. Federal Government Role	24
B. Industry Statistics	25
C. Traffic	26
1. Freight Traffic	26
2. Passenger Traffic	28
D. Safety and Security	28
E. Environment	31
F. Policy and Other Emerging Issues	31
CONCLUSION	32



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

THE CURRENT STATE OF TRANSPORTATION IN CANADA: ROAD, RAIL, WATER AND AIR

INTRODUCTION

Transportation in Canada is the joint responsibility of all three levels of government, whose efforts are coordinated by the Council of Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety. Generally speaking, the federal government oversees international and interprovincial transportation, the provincial governments are responsible for intraprovincial transportation and the municipal governments manage urban transportation. There is intergovernmental cooperation on certain initiatives, such as the National Critical Infrastructure Assurance Program (NCIAP) and the Chemical, Biological, Radiological and Nuclear (CBRN) Response Project in 2004. Transport Canada is the principal federal department in charge of transportation; it collaborates with other departments and agencies such as the Department of Fisheries and Oceans, Environment Canada, Industry Canada, Infrastructure Canada, the Canada Border Services Agency and National Defence.

In addition to the Canadian government, foreign governments, international bodies and industry representatives have key roles in Canadian transportation policy and programs. For example, Canada works with the United States, the European Commission, NATO, and the International Civil Aviation Organization (ICAO), among others, in the areas of environment and transportation safety and security to identify best practices and to bring systems in line with each other. Examples of industry helping to deliver federal transportation programs include Operation Lifesaver Canada and Direction 2006, which are rail safety programs co-sponsored by the Railway Association of Canada.

Federal investment in transportation is the smallest component of total government spending on transportation in Canada. Provincial/territorial and local governments' spending typically outweighs that of the federal government three to one. Federal spending, primarily on the part of Transport Canada, Industry Canada and Infrastructure Canada, comprises mainly operating and maintenance expenses, subsidies and transfers to the provincial/territorial governments.

This document provides information on the state of transportation in Canada, with respect to each of the four major modes of transportation: road, rail, water and air. It focuses on information relevant to six areas:

- *Federal government role.* This section gives a general overview of federal involvement in infrastructure, operations and policy-making in each mode of transportation, with a particular focus on the role of Transport Canada. It also reports the major sources of federal government expenditures and revenues. No net figure is calculated, however, as it is not possible to account for all expenditures and revenues attributable to each mode based on the information available.
- *Industry statistics.* To the extent that they are reported by Transport Canada, commercial transport users are listed and their revenues are provided.
- *Traffic.* Recent measures of mode usage, in terms of users, passengers and/or cargo, are provided in this section.
- *Safety and security.* Accident statistics are reported in this section along with brief descriptions of recent federal initiatives to improve safety and security.
- *Environment.* While air pollution from transportation has been declining, greenhouse gas (GHG) emissions from transportation have increased over the last decade. Today transportation generates roughly one-quarter of total GHG emissions in Canada. The available statistics on GHG emissions from each mode are presented with a description of current federal environmental initiatives.
- *Policy and other emerging issues.* Current legislative measures in transportation are highlighted in this section, as well as other potentially relevant issues.

ROAD TRANSPORT

A. Federal Government Role

Only the Alaska Highway and the parts of the National Highway System within national parks (totalling approximately 1,100 kilometres) are owned and managed by federal government departments. The rest of Canada's road network of 1.4 million two-lane equivalent kilometres is under provincial jurisdiction. Although the federal government has little formal responsibility for the infrastructure, it nonetheless participates in highway infrastructure development. Federal participation in highway investments is generally funded through Transport Canada and Infrastructure Canada. Transport Canada's more substantial role is to promote highway safety, develop policy for the National Highway System and regulate the interprovincial and international freight and passenger carrier industries.

Direct spending by the federal government on roads in Canada from 2000 to 2005 is presented in Table 1, along with federal revenues from road users. Federal spending on road transport comprises operating, maintenance and capital expenditures as well as direct grants, subsidies and other contributions. Examples of federal operating, maintenance and capital expenditures include funding for certain bridges in Quebec, the development of road safety policy, and spending on road maintenance by Parks Canada and the National Capital Commission. Road subsidies and other contributions include highway agreements, grant programs, transition programs and payments to compensate for the elimination of the *Western Grain Transportation Act*. Federal revenues include tax revenues from road users and a road safety fee that was collected only in 2003-2004.

Table 1
Federal Government Road Expenditures and Revenues
(S Millions)

	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005
Expenditures	\$327	\$393	\$456	\$430	\$539
Revenues	\$4,168	\$4,136	\$4,252	\$4,458	N/A

Source: Transport Canada, *Transportation in Canada 2004: Annual Report*, 2004, Tables A3-2, A3-3 and A3-4.

In recent years, the federal government contributed about 3% of total government expenditures on roads. Subsidies typically accounted for more than half of that total federal contribution in the last ten years, except from 2000 to 2002 when they accounted for about 40%.

The remaining 97% of total government spending on roads, nearly \$19.7 billion in 2003-2004, was split roughly equally between the provinces and local governments.

B. Industry Statistics

Canada's road network is used by commercial trucking companies, bus carriers (both intercity and urban) and other passenger transportation providers as well as private users. The trucking industry comprises for-hire, private, owner-operator and courier trucking companies. Of the more than 62,000 trucking companies in Canada in 2003, not including companies whose business is not trucking but that provide their own trucking services internally (e.g., Canadian Tire), the majority were owner-operators. The total revenues of the trucking industry were estimated at \$54.7 billion that year, which are broken down among the industry segments in Table 2.

Table 2
Trucking Revenues, 2003
(\$ Billions)

	# of Firms	Revenues
Couriers	17,500	\$5.7
For-Hire Trucking	9,600	\$24.3
Private Trucking	N/A	\$24.7*
Owner-Operator	35,100	N/A
Total Industry		\$54.7

* Estimate of operating costs of hauling own product, rather than revenues.

Source: Transport Canada (2004), p. 53.

The bus industry is made up of approximately 1,500 firms and is characterized by cross-sector ownership, as many bus companies offer a mix of services. For example, most intercity operators such as Greyhound and Groupe Orléans also offer charter services. In 2003, the total revenues for the bus industry were estimated at \$4.7 billion (\$7.5 billion including contributions from all levels of government), which are broken down by industry segment in Table 3. Transit operators earned the highest gross revenue, to which was added a greater amount of government funding. Contributions from all levels of government made up 54% of transit operators' total revenues in 2003, yielding an average revenue shortfall per urban transit passenger of \$2.02.

Table 3
Bus Revenues, 2003
(\$ Millions)

	Revenues
Urban Transit	\$2,317
School Bus	\$1,233
Charters/Tours	\$552
Intercity	\$319
Other*	\$298
Subtotal	\$4,719
Government Contributions**	\$2,774
Total	\$7,493

* Other passenger services and parcel express delivery.

** Federal, provincial and municipal contributions to operating and capital of urban transit.

Source: Transport Canada (2004), p. 57.

C. Traffic

1. Freight Traffic

The fleet of road freight transportation vehicles comprised some 600,000 trucks in 2003. The trucks are classified by weight, with medium trucks weighing between 4,500 and 15,000 kilograms and heavy trucks weighing more than 15,000 kilograms. Heavy trucks logged approximately three times the total distance that medium trucks did in 2003, at 18.6 billion kilometres and 6.2 billion respectively (Table 4). Eighty percent of total truck kilometres driven in 2003 were in the provinces of Ontario, Quebec and Alberta.

Table 4
Truck Freight Activity, 2003

	Fleet	Vehicle Kilometres	Annual Average
Medium Trucks	322,000	6.2 billion	19,000
Heavy Trucks	278,600	18.6 billion	67,000
Total Industry	600,600	24.8 billion	41,000

Source: Transport Canada (2004), p. 60.

Trucking traffic was approximately 185 billion tonne-kilometres in 2003, up more than 100% from 84.6 billion in 1993. Six commodities made up over 80% of for-hire trucking volumes in 2003. These were manufactured products, food products, forest products, metal and steel products, automobile and transport products and plastic/chemical products. Among the provinces, Ontario had the highest share of all segments of the trucking market: intraprovincial (36%), interprovincial (34%) and transborder (45%).

In 2003, the transborder flow was the largest segment of truck traffic and the fastest growing. Increasing by an average of 11.4% per annum, transborder traffic grew at twice the rate of domestic truck traffic during 1993-2003. Transborder trade by truck, valued at \$346 billion, made up nearly two-thirds of the total value of Canada's total trade with the United States (\$556 billion) in 2004.

2. Passenger Traffic

Transport Canada reports that the Canadian bus industry, including urban transit, charter/tour, school bus, intercity and other types of companies, carries over 1.5 billion passengers each year. The vast majority of these passengers are transported by urban transit buses.

The rest of the passenger road traffic was generated by the 17.5 million light vehicles registered in Canada in 2003. These vehicles were each driven 16,300 kilometres on average that year. While there was approximately one vehicle for every two people nationwide, the proportion of vehicles to people was higher on average in Alberta, Saskatchewan and Yukon and lower in Newfoundland and Labrador and the other two territories.

D. Safety and Security

The accident rate in road transportation, presented in Table 5, was at a 10-year low in 2003. That year, the number of road casualty collisions (i.e., collisions involving personal injury) had declined by 2% over 2002 and there was a 5.6% decrease in the number of fatalities.

Table 5
Road Transportation Safety Statistics

Accidents* / Rate per 10,000 Vehicle Registrations	
2003	156,764 / 83.1
2000	158,569 / 88.7
Five Year Avg. (1998-2002)	155,455
Fatalities / Rate per 10,000 Vehicle Registrations	
2003	2,766 / 1.5
2000	2,927 / 1.6
Five Year Avg. (1998-2002)	2,915

* Excluding those where only property was damaged.

Source: Transport Canada (2004), p. 21 and Table A4-5.

Road Safety Vision 2010 (RSV 2010) is Canada's current national road safety plan. It was adopted in 2000 by the Canadian Council for Road Safety Administrators and subsequently approved by Transport Canada and the provincial and territorial governments. RSV 2010 is intended to raise awareness of road safety issues, improve relations among safety agencies, strengthen enforcement and improve data collection at the national level. Its specific target is to reduce the number of road users who are killed or seriously injured: the plan aims for a 30% reduction from 1996-2001 levels by 2008-2010. Sub-target areas include reductions in fatalities or serious injuries due to seat belt disuse, impaired driving and commercial vehicles.

Two new safety regulations were expected to apply to motor carriers in 2005. The *Motor Carrier Safety Fitness Certificate Regulations* would delegate to provinces and territories the responsibility to monitor the safety performance of all extra-provincial motor carriers licensed in their jurisdiction, and the *Hours of Service Regulations* would provide more opportunity for drivers of motor carriers to rest. According to Transport Canada's Web site, the *Motor Carrier Safety Fitness Certificate Regulations* will come into force in January 2006. The status of the *Hours of Service Regulations* is unclear at this time.

With respect to road transport security, the focus appears to have been on intermodal containers in 2004. Transport Canada commenced a Canada-U.S. Cargo Security Project for containerized cargo security with participation from Public Safety and Emergency Preparedness Canada and the Canada Border Services Agency.

E. Environment

Road transportation contributed the largest share, some 72%, to total GHG emissions from transportation in Canada in 2002. While road freight activities became increasingly efficient over the 10 previous years, generating only 53% more emissions as activity increased by 103%, road passenger travel did not. GHG emissions from road passenger travel grew 12%, roughly the same rate as road passenger travel activity (measured in passenger-kilometres).

There are currently many federal initiatives that attempt to curb the environmental impact of road transportation. Natural Resources Canada and Environment Canada are responsible for many of these, but the following are examples of Transport Canada initiatives:

- The multi-modal *Moving on Sustainable Transportation Program* (MOST) has supported projects that create education, awareness and analytical tools needed to promote sustainable transportation. It was launched in 1999 and will continue until 2007. Most projects are related to road transportation and \$715,000 was allocated to new projects in 2004.
- The *Urban Transportation Showcase Program* is a \$40-million initiative under the *Government of Canada's Action Plan 2000 on Climate Change*; it evaluates the effects of "integrated" strategies on GHG emissions, air pollution and other environmental impacts of urban transportation. Transport Canada implemented this program in five municipalities in 2004.
- Transport Canada's ongoing *Advanced Technology Vehicles Program*, under the *Government of Canada's Action Plan 2000 on Climate Change*, assessed 94 different makes and models of vehicles for fuel efficiency, emissions and safety performance between 2001 and 2004. Over one hundred special events were held to raise public awareness of advanced technology vehicles.
- The multi-modal *Freight Efficiency and Technology Initiative*, which is under the *Government of Canada's Action Plan 2000 on Climate Change*, is a five-year cooperative effort between Transport Canada and Natural Resources Canada to reduce transportation-related GHG emissions by 2 megatonnes. Road transport received funding for more than 10 demonstration projects under the associated *Freight Sustainability Demonstration Program*.

F. Policy and Other Emerging Issues

The major source of federal government revenue from roads is the excise tax on fuel. Given that the revenue is far greater than the amount that the federal government spends on roads, the provinces and the municipalities have been lobbying for some time for a share in it. The federal government responded in Budget 2005 by implementing the pledge to share up to \$2 billion of fuel tax revenues with municipalities starting in 2005-2006. Another Budget measure that could potentially aid the provinces was the commitment to renewing the Canada Strategic Infrastructure Fund, the Municipal Rural Infrastructure Fund and the Border Infrastructure Fund.

Another emerging issue that will affect road (and in fact all other forms of transborder) transportation in the near future is the U.S. Western Hemisphere Travel Initiative. Announced on 5 April 2005, the initiative will require all Canadian travellers to and from the United States to have a passport or other secure, accepted document to enter or re-enter the United States by 1 January 2008. This initiative could result in reduced surface border crossings on the part of leisure travellers and new or additional delays for commercial transportation companies, both of which would have a negative impact on the economy.

The Minister of Transport recently announced an expansion of the National Highway System (NHS) following a report and recommendations by the National Highway System Review Task Force. The addition of some 11,000 kilometres to the NHS marks the second expansion since the NHS was officially created in 1988; the first added 2,700 kilometres in 2004. The expanded NHS comprises over 38,000 kilometres of paved two-lane roads, freeways, multi-lane arterials and gravel roads in three categories:

- *Core Routes*: key interprovincial and international corridor routes identified in 1988 and 2004, as well as links to key intermodal facilities and major border crossings that connect with "core" highways;
- *Feeder Routes*: key linkages between the Core Routes and population centres, economic centres, intermodal facilities and important border crossings; and
- *Northern and Remote Routes*: key linkages to Core and Feeder routes that provide the primary means of access to northern and remote areas, economic activities and resources.

All Feeder and Northern and Remote routes are new in 2005, and some 600 kilometres were added to the existing Core Route network. Although the NHS routes are mostly under provincial/territorial jurisdiction, they are eligible for federal contributions from certain programs such as the Strategic Highway Infrastructure Program.

Given that a 1997 study commissioned by the Council of Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety found that the estimated cost of bringing the NHS up to some minimum standards would be over \$17 billion, the Canadian Trucking Alliance has suggested that increased federal investment in highways is needed. It recommends that an infrastructure fund be started with current road user taxes and charges to meet the costs of upgrading the highways and land borders with the United States. The Canadian Trucking Alliance expects that the benefits of upgrading the highways would far exceed the costs (up to \$360 million per annum for 25 years) through reducing fuel costs, travel/shipping times, and personal injuries and deaths from collisions.

RAIL TRANSPORT

A. Federal Government Role

Virtually without exception, railway companies in Canada own the land, infrastructure and equipment used for their operations.⁽¹⁾ Therefore, having sold Canadian National Railways in 1995, the federal government's role is principally to regulate the service, rates, network rationalization and safety of railways within its jurisdiction under the *Canada Transportation Act*, the *Rail Safety Act* and other statutes.

Direct federal spending on rail in Canada in 2003-2004 is presented in Table 6. Expenditures comprise operating, maintenance and capital expenditures as well as direct grants, subsidies and other contributions. Examples of operating, maintenance and capital expenditures include funding for safety policy and analysis in multimodal and rail transport. Expenditures are small compared to direct federal government subsidies, grants and contributions, which have made up nearly 95% of federal government spending on the rail industry since 1998-1999. The payments to VIA Rail, a Crown corporation, represent some 80% of federal government spending on rail in most years.

Table 6
Federal Government Rail Transport Expenditures and Revenues
(**\$ Millions**)

	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005
Expenditures	\$283	\$363	\$313	\$315	\$255
Revenues	\$14	\$14	\$15	\$19	\$15

Source: Transport Canada (2004), Tables A3-2, A3-3 and A3-4.

In most years, the federal government contributes the vast majority of the total government spending on rail. Provincial governments' spending on rail is often linked to ownership and operation of a provincial railway. Municipal governments' spending on rail is likely related to either commuter rail operations or public safety investments.

The only direct sources of government revenue from the rail industry are excise taxes and user fees. Federal fuel tax revenues from rail users may amount to more than \$70 million per annum, but are not included in the calculations as they are not officially reported

(1) One notable exception is BC Rail in British Columbia. The provincial government retained ownership of the land (right of way) when it sold the infrastructure and equipment to CN Rail in December 2003.

by Transport Canada. User fees for the federal fleet of grain hopper cars generated \$15 million in government revenue in 2004-2005, which was credited to the Consolidated Revenue Fund. In 2005, the federal government announced the decision to transfer the federal hopper car fleet to the Farmer Railcar Coalition. While the government expected to make a final decision on the transfer of the cars and all related terms and conditions in the spring of 2005, these have not yet been made public.

B. Industry Statistics

In 2004 there were 38 federally regulated railways and 41 provincially regulated railways in Canada, which was more than double their number in the 1990s. The Class I railways, Canadian National (CN), Canadian Pacific (CP) and VIA Rail (VIA), are necessarily federally regulated because they provide interprovincial services. Regional and shortline railways make up the rest of the industry and are within provincial jurisdiction by default unless they opt to be subject to federal regulation, which many do. The doubling of the number of railways is largely attributable to the coming into force of the *Canada Transportation Act* in 1996, which facilitated the transfer of track from Class I railways to new shortline railway companies. As a result, CN and CP's share of the track network fell from 90% in the early 1990s to about 70% in 2004.

Although most railway activity in Canada is freight activity, year-round passenger rail services are offered by VIA (some in conjunction with Amtrak), CN, Ontario Northland and the Quebec North Shore & Labrador Railway. Seasonal (tourist) passenger rail services are offered by the Great Canadian Railtour Company between Vancouver, Jasper and Calgary.

The Class I railways (CN, CP and VIA) accounted for nearly 90% of the industry revenues between 1993 and 2003 (Table 7). Overall, Class I revenues grew by 17% over this period, driven by CN and CP. VIA's revenue, however, declined by 14% over the period despite steady growth in revenue since 1998. Regional railway revenues declined by 5% between 1993 and 2003. Shortline railway revenues grew by more than 300% over the same period – from \$94 million in 1993 to \$405 million in 2003, corresponding to an increase in market share from 1.5% to 5.1%. VIA accounts for about 88% of passenger revenues in Canada, earning \$415 million in 2003.

Table 7
Railway Revenues, 1993 and 2003
(\$ Millions)

	1993	2003	Percent Change
Class 1	\$6,374	\$7,427	17%
<i>CN</i>	\$3,417	\$4,002	17%
<i>CP</i>	\$2,477	\$3,010	22%
<i>VIA</i>	\$480	\$415	(14%)
Regional	\$491	\$467	(5%)
Shortline	\$94	\$405	331%
Total Industry	\$6,959	\$8,299	19%

Source: Transport Canada (2004), Table A6-3.

C. Traffic

1. Freight Traffic

Rail freight traffic levelled off at around 318 billion tonne-kilometres between 2002 and 2003 after steady increases from 1990 to 2002. The breakdown of activity between the Class 1 and regional and shortline carriers, together referred to as Class 2 carriers, is provided in Table 8.

Table 8
Railway Activity, 2003
(Tonne-Kilometres)

	2003	Percent Share
Class 1	294 billion	92.5%
Class 2 (regional and shortline)	24 billion	7.5%
Total Industry	318 billion	100%

Source: Transport Canada (2004), p. 45.

A total of 273 million tonnes of freight were loaded in Canada in 2004, 55% of which were loaded in western Canada. The principle commodities loaded in western Canada were coal, fertilizer materials, forest products and grain. In eastern Canada, the main commodities loaded were iron ore, other ores and mine products, forest products and intermodal (container) shipments. Rail shipments of chemicals, metal products, automobiles and petroleum products were also significant. Intermodal shipments, which grew at an average annual rate of 7% between 1996 and 2003, experienced the steadiest growth among all types of shipments.

In the last five years, approximately 18% of the total volume of rail shipments (16-18% in terms of total value) originated from or were destined to the United States. Automotive shipments were the largest in terms of value for both imports and exports in 2004. Forest products were the second most valuable export, and chemicals were the second most valuable import. The greatest shares of export and import value crossed the border in Ontario.

International trade by rail comprised 83 million tonnes of rail-marine movements in 2003. Rail-marine exports generally exceed imports by a large margin, as was the case in 2003 at nearly 74 million tonnes and 9 million tonnes, respectively. Accordingly, due to a significant decline in the volume of exports between 1996 and 2003, the total volume of rail marine movements dropped by 16% over this period, in spite of a modest increase in the volume of imports. Coal and grain together made up just over 50% of exports in 2003, down from 68% in 1997, while 90% of imports were intermodal movements in 2003, up from 75% in 1997.

2. Passenger Traffic

Rail intercity passenger traffic declined 7% in 2003 from 2002. VIA, the Class 1 passenger carrier, experienced a 4.8% decline in passengers, while the Class 2 passenger carriers (Algoma Central, Ontario Northland and the Quebec North Shore & Labrador Railway) carried 37% fewer. The decline in Class 2 passenger traffic is largely explained by the halt in BC Rail's operations in 2002. The relative shares of 2003 intercity railway activity are provided in Table 9 below.

Table 9
Inter-City Railway Activity, 2003
(Passengers)

	# of Passengers	Percent Share
Class 1	3,789,000	96%
Class 2 (regional and shortline)	169,300	4%
Total Industry	3,958,300	100%

Source: Transport Canada (2004), Table A6-29.

D. Safety and Security

The rail accident rate increased in 2004 over 2003 and there was an increase in fatalities, as shown in Table 10. The overall accident statistics primarily reflect non-main track derailments and trespasser accidents, while two-thirds of the rail fatalities were due to trespassing incidents. Trespass-related accidents increased by 52% in 2004 over 2003. Given that the rail accident rate was still lower in 2004 than it had been in the 1990s, Transport Canada analysts concluded that the number of accidents had more to do with an increased level of rail activity than a decreased level of safety.

Table 10
Rail Transportation Safety Statistics

Accidents / Accident Rate (per million train-miles)	
2004	1,128 / 12.4
2003	1,032 / 11.5
Five Year Avg. (2000-2004)	1,053.6
Fatalities / Accident Rate (per million train-miles)	
2004	99 / 0.8
2003	77 / 1.1
Five Year Avg. (2000-2004)	92

* Railways under federal jurisdiction only.

Source: Transport Canada (2004), Table A4-1.

Examples of current rail safety initiatives include the following:

- The *Direction 2006 Initiative* is a collaborative effort of Transport Canada, the Railway Association of Canada, provincial and municipal governments, rail companies and their unions, law enforcement agencies and other safety agencies. It aims to reduce by half the grade crossing collisions and trespassing incidents by 2006. Between 1996 and 2004, the initiative had achieved a 35% reduction in grade crossing collisions, and trespassing incidents had fallen by 21.5%.
- Through the ongoing *Grade Crossing Improvement Program*, Transport Canada has invested over \$100 million in safety enhancements at crossings at grade across Canada since the early 1990s.
- Since 31 March 2001, Transport Canada has been auditing the Safety Management Systems of federally regulated railways.

In 2004, rail bombings in Madrid pushed rail security to the forefront of public consciousness. As a result, within Canada:

- Rail transport security was jointly reviewed by Transport Canada and the Rail Association of Canada;
- Best practices and experiences in rail security were shared via teleconference among industry operators across the country; and
- Representatives of the Class 1 railways met at the Railway Intelligence Forum specifically to discuss security.

In an international effort to improve rail security, Transport Canada exchanged information on the subject with the Transportation Security Administration of the United States and commenced the aforementioned Canada-U.S. Cargo Security Project for containerized cargo

security, with participation from Public Safety and Emergency Preparedness Canada and the Canada Border Services Agency. Finally, the National Security Policy that was tabled in Parliament in April 2004 could lead to enhanced rail security if background check requirements for rail workers are improved and extended. The attacks on the London subway in July 2005 and the more recent threats to the New York subway system will likely sustain the focus on rail security into the future.

E. Environment

In 2002, rail transportation contributed 6 megatonnes of GHG emissions, or 3% of the total generated by transportation in Canada. This represents a 16% decline in GHG emissions from rail since 1990, despite a 28% increase in rail activity. Technological change, new operating practices and rationalization of CN and CP fleets are thought to have contributed to the industry's reduced GHG emissions.

Current federal initiatives aimed at improving the environmental performance of rail transport include the following:

- The multi-modal *Freight Efficiency and Technology Initiative* includes a *Freight Sustainability Demonstration Program* under which three new rail transport projects received funding in 2004.
- Under the *Freight Incentives Program*, which is part of the *Freight Efficiency Program* introduced in 2004, Transport Canada provides funding for the implementation of efficiency-enhancing technologies. One of the three projects chosen in the first round in 2004 was a rail project in Quebec.
- Amendments to the *Sulphur in Diesel Fuel Regulations*, under the *Canadian Environmental Protection Act 1999* and administered by the Minister of the Environment, were published in October 2004. They introduced limits for sulphur in rail diesel fuels and bring the Canadian requirements in line with regulations passed in the United States in June 2004.

F. Policy and Other Emerging Issues

Two bills that would affect rail transportation if passed are currently before Parliament. Bill C-44, the Transportation Amendment Act, was introduced in March 2005. It is very similar to Bill C-26, which died on the *Order Paper* with the prorogation of the 2nd session of the 37th Parliament. Bill C-44 proposes a number of amendments to the rail provisions in the *Canada Transportation Act* (CTA), including the following:

- It creates a mechanism for dealing with: railway noise complaints; the modification of provisions relating to the setting of rates payable by shippers for transport of goods; and the modification of provisions dealing with the transfer and discontinuance of operation of railway lines.
- It establishes a mechanism for resolving disputes between public passenger service providers and railway companies regarding the use of railway company equipment and facilities.
- It adds a new Part V.1 to the CTA that establishes an approval mechanism for the construction or alteration of international bridges and tunnels and provides for the regulation of their operation, maintenance and security.
- It transfers the legislative arrangements for railway police from the CTA to the *Railway Safety Act*.
- Finally, it provides a legislative framework to consolidate the current powers of VIA Rail Canada Inc. by enacting a specific Act governing the Crown corporation, including its mandate to provide passenger rail service in Canada.

At the time of writing, Bill C-44 had not proceeded beyond first reading in the House of Commons.

The second bill that would affect rail transportation if passed is Bill S-6, An Act to amend the Canada Transportation Act (running rights for carriage of grain). It is identical to Bill S-18, which died on the *Order Paper* with the election call at the end of the 3rd session of the 37th Parliament. The proposed amendment contained in this bill provides that the Minister of Transport – and not the Canadian Transportation Agency – be the authority that receives and decides on applications from a “guest” railway for running rights for the carriage of grain over a “host” railway’s track. That would provide an opportunity to overrule the Agency’s determination in 2002 that such running rights should be awarded only if there was actual evidence of a market failure or abuse. At the time of writing, Bill S-6 was in the debate stage at second reading in the Senate.

The Railway Association of Canada recommends that the federal government reduce the tax burden on the rail industry to make it more competitive. Specifically, the Association advocates harmonizing taxes on the inputs to the Canadian rail industry with those on the U.S. rail industry and the Canadian trucking industry. Federal taxes on rail transport inputs include capital, income (including capital cost allowance), fuel and property taxes.

AIR TRANSPORT

A. Federal Government Role

Following the sale of Air Canada in 1989, the federal government's remaining operational role in air transportation was infrastructure-related. In that regard, the National Airports Policy of 1994 led the federal government to embark on a system-wide program of transfer and divestiture. Most of Canada's largest airports and those serving provincial capitals were *transferred* to private airport authorities representing local interests. These airport authorities manage and operate the airports on a not-for-profit basis while the federal government maintains ownership of the land and buildings and its role as regulator. The airport authorities are expected to pay rent to the federal government for use of the airport land and infrastructure over the term of the lease. Canada's regional and small airports were slated for *divestiture*, or sale, to provincial and local governments for a nominal fee. Many small and regional airports that were not purchased were decommissioned, except certain remote and/or arctic airports which Transport Canada continues to administer.

Then, in 1995, Transport Canada sold the civil air navigation system to Nav Canada, a private, not-for-profit corporation. Transport Canada retains responsibility for the regulation and safety of the air navigation system.

With respect to air carriers, Transport Canada primarily regulates safety and security. Transport Canada also concerns itself with efficiency in the airline industry. For example, when Air Canada purchased Canadian Airlines, Transport Canada appointed individuals to monitor the progress of the industry restructuring. Other federal agencies, such as the Competition Bureau and the Canadian Transportation Agency, are generally in charge of investigating competitive issues and complaints in air transportation and other transport industries.

Federal government spending on air transport in recent years has included both operating and maintenance expenditures as well as subsidies. For example, Transport Canada still operates many small airports in Canada, and the federal Canada Air Transport Security Authority (CATSA), which was created in 2001, provides security screening services. Subsidies include one-time payments, such as those for security enhancements at Canadian airports, compensation paid to Canadian airlines for lost revenues during the airspace closure on 11 September 2001, and ongoing programs such as the Airports Capital Assistance Program. These expenditures and subsidies are clearly dedicated to air transport in Transport Canada's annual report from 2004, and are provided in Table 11.

Table 11
Federal Government Air Transport Expenditures and Revenues
(\$ Millions)

	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005
Expenditures	\$356	\$364	\$474	\$605	\$724	\$785
Revenues	\$311	\$290	\$310	\$801	\$686	\$670

Source: Transport Canada (2004), Table A3-2, A3-3 and A3-4.

By and large, federal revenues from air transport come from cost recovery initiatives and rental payments for the National Airport System (NAS) airports. The Air Travellers Security Charge was put in place in 2002 to pay for the federally provided passenger and baggage screening at Canadian airports and is the largest source of government revenue from air transport. Fuel tax revenue is potentially a significant source of government revenue from air transport but is not included in the amounts set out in Table 11 as no data on it are available.

B. Industry Statistics

The Canadian air passenger market is served by a range of air carriers offering different kinds of services.

- Air Canada, which emerged from bankruptcy protection in September 2004 after 18 months of restructuring, and its family of carriers provide the most extensive network of domestic and international air services in Canada.
- Three point-to-point "low-cost carriers" that operated during 2003-2004 were WestJet, Canjet and Jetsgo. (Jetsgo ceased operating in March 2005.)
- "Leisure" carriers, travelling mainly to seasonal tourist destinations, include the larger Air Transat and SkyService Airlines and two smaller, newer companies, Zoom Airlines and Harmony Airways.
- Services to Canada's north are often provided by combination passenger/cargo carriers such as Air North, Calm Air, Canadian North and First Air.
- Airlines such as Bearskin Airlines in Ontario, Hawkair in British Columbia and Provincial Airlines in eastern Canada serve local and niche markets.
- All-cargo airlines in Canada have a combined fleet of about 50 aircraft and include AllCanada Express of Ontario, Kelowna Flightcraft of British Columbia and Morningstar Air Express of Alberta.
- There are also many thousands of business, commercial and recreational flyers in Canada.

Transport Canada reports that total air transport revenues declined in 2003. Passenger revenues declined by 12% in due to reductions in demand and in prices that year, both in the order of 6%. The drop in demand was attributed to the war in Iraq and the SARS outbreak. Domestic air fares fell by the largest amount, a drop that was attributed to increased competition from low-cost carriers. The Air Canada family, including Air Canada, Air Canada Jazz, Air Canada Vacations and Jetz, earned revenues of \$7.6 billion between 1 October 2003 and 30 September 2004. Over the same period, WestJet earned just over \$1 billion. The 2003-2004 revenues of Jetsgo and CanJet, both private companies, are not public information.

Air cargo revenues, earned by both passenger and cargo airlines, also fell in 2003. Domestic revenues dropped by 16% and the combined revenues from the international and transborder sector fell by 45%.

C. Traffic

1. Freight Traffic

High-value, time-sensitive items such as machinery and electrical equipment, aircraft and transport equipment and other manufactured goods make up the majority of air cargo volumes. The number of tonnes of cargo carried by Canadian air carriers peaked in 2000 and then declined in every year up to 2003. Domestic cargo makes up nearly two-thirds of the total volume carried, as shown in Table 12. The breakdown in 2002 and 2003 of cargo volumes was not provided by sector to maintain the confidentiality of the carriers' proprietary data as the number of carriers declined.

Table 12
Air Cargo Volumes, 2000-2003
(Tonnes)

	2000	2001	2002	2003
Domestic	510,808	491,763	Confidential	
International	335,001	297,862		
Total	845,809	789,625	786,607	642,876

Source: Transport Canada (2004), Table A9-11.

Air transport's share of the total value traded with the United States was 5.8% in 2004, down from 6.2% in 2003. Its share of the total value traded with countries other than the United States, however, grew to 22.6% in 2004, up from 21.2% in 2003.

2. Passenger Traffic

Canadian air passenger traffic by sector is provided in Table 13, which shows that air traffic was profoundly affected by the 11 September 2001 terrorist attacks, SARS and the war in Iraq. While domestic air travel began to recover in 2003, the transborder and international sectors did not rebound until 2004, at which time both the domestic and international air sectors surpassed their high from 2000. Although transborder air travel grew significantly in 2004 over 2003, it remained below the level it had reached in 2000.

Table 13
Enplaned and Deplaned Air Passengers
(Thousands)

	2000	2001	2002	2003	2004
Domestic	26,001	24,994	23,862	24,434	26,462
Transborder	20,824	18,568	17,575	12,930	18,574
Other International	13,177	13,196	12,930	12,661	14,952
Total	60,002	56,757	54,367	53,903	59,988

Source: Transport Canada (2004), p. 93.

D. Safety and Security

The number of aviation accidents was down by 16.5% in 2004 from 2003, and there was a decrease in fatalities (Table 14). The rate of aviation accidents also declined from 2003 to 2004. Historically, recreational aviation accounts for the majority of aviation accidents and air taxis make up approximately half of commercial aviation accidents.

Table 14
Aviation Transportation Safety Statistics

Accidents / Accident Rate per 100,000 Hours Flown	
2004	241 / 6.3
2003	289 / 7.6
Five Year Avg. (1999-2003)	295.6 / 7.6
Fatalities	
2004	34
2003	60
Five Year Avg. (1999-2003)	55.6

* Canadian-registered aircraft, other than ultralights, based on the *Canadian Aviation Regulations*.

Source: Transport Canada (2004), p. 21.

Since 1999, *Flight 2005* has served as Canada's civil aviation safety framework. The goals of the framework were to reduce the five-year averages of fatal and non-fatal accidents by 25% and increase public confidence in flight safety to 90% by 2005. Both of these targets have been exceeded. Transport Canada also incorporated some measures for the (traditionally very safe) business aviation industry segment into *Flight 2005*. These are in the form of the Business Aviation Operational Safety Standards System, which sets out performance-based rules allowing businesses to develop a safety system best suited to their own operations.

A recent legislative safety initiative was the May 2005 amendment to the *Canadian Aviation Regulations* that required holders of maintenance and air operator certificates to establish a Safety Management System. This new regulation is designed to encourage aviation organizations to innovate in meeting safety requirements.

Canada's approach toward aviation security has evolved substantially since 2001. In 2004, Transport Canada backed legislative and regulatory changes relating to aviation security and worked with industry stakeholders on a number of security initiatives. Examples of these include:

- *Legislative and regulatory measures.* The *Public Safety Act*, which received Royal Assent in May 2004, had a substantial impact on aviation safety primarily through amendments to the *Aeronautics Act* in 2004. Regulatory developments in aviation security were numerous and included the introduction of a regulatory framework for a new airport screening program for non-passengers and amendments to flight crew procedures and training. Under the *CATSA Aerodrome Designation Regulations*, federal screening services were extended to two smaller airports: Mont Tremblant International Airport in Quebec and Red Deer Regional Airport in Alberta.
- *Other domestic initiatives.* Although the Cabin Security Enhancement Contribution Program ended in 2004, Transport Canada continued its Aviation Transportation Security Clearance Program, which is intended to reduce processing times. As well, Transport Canada and industry partners promoted an Air Cargo Security Awareness Campaign and a security training program for air cargo handlers, air carrier representatives and the travelling public in 2004.
- *International initiatives.* On the international front, Transport Canada agreed to the G8 Secure and Facilitate Travel Initiative in 2004, which is intended to make international commerce more efficient while at the same time enhancing security. Transport Canada also participated in other initiatives and agreements organized by ICAO, the European Civil Aviation Conference, the U.S. Department of Homeland Security and the U.S. Department of Transportation.

E. Environment

Air transportation was the (distant) second-largest contributor to GHG emissions from transportation in Canada in 2002 at 7% of the total. Between 1990 and 2002, air transport GHG emissions increased by 18%; air transport activity, however, appears to have increased by substantially more. Commercial passenger air transport, arguably the largest segment of the industry, grew by 57% (measured in passenger-kilometres) between 1990 and 2000. The reduction in GHG emissions per unit of industry output can be explained, at least in part, by the deployment of newer and more fuel-efficient aircraft. Another trend observed in the last decade is the use of larger aircraft with higher load factors, which has the effect of reducing the per passenger (or per cargo tonne) environmental impact of air transport.

Transport Canada's multi-modal environmental initiatives, some of which are discussed in previous sections, target environmental impacts from air transport as well. For example, as a part of the freight transportation component of the *Government of Canada Action Plan 2000 on Climate Change*, Transport Canada reached an agreement in principle with the Air Transportation Association of Canada in 2004 that the industry would reduce GHG emissions voluntarily. The target, a 24% improvement in air transport energy efficiency over 1990 by 2012, was formalized in a memorandum of understanding in June 2005. Under the Freight Efficiency and Technology Initiative, which is also part of *Action Plan 2000*, funding for efficiency-enhancing technologies has been provided to two air carriers in recent years.

Transport Canada also participates in international environmental initiatives. In 2004, the department became a sponsor of the U.S. Federal Aviation Administration's Center of Excellence for Aircraft Noise and Aviation Emissions Research. As a sponsor, Transport Canada expects to benefit from having access to leading-edge information on how to deal with noise, air and water pollution created by air transport. Transport Canada also took part in the ICAO Committee on Aviation Environmental Protection, which focuses on the noise and air pollution caused by aviation.

F. Policy and Other Emerging Issues

In July 2004, Transport Canada completed a study on regional and small airports. The objective was "to identify systemic drivers and key factors that influence the current and future financial state of regional and small airports and understand the impact of divestitures on

the communities served by these airports.”⁽²⁾ The study concluded that most airports located in a market of less than 15,000 people were running operating deficits. As these airports are purely the responsibility of local entities after divestiture, ongoing deficits may result in higher airport fees or airport closures for some communities.

Bill C-47, An Act to amend the Air Canada Public Participation Act, was read for the first time on 2 May 2005. The purpose of this bill is to amend the existing legislation to ensure that Air Canada's successor corporations are subject to official language requirements. The *Air Canada Public Participation Act* continues to apply to Air Canada itself, but the post-bankruptcy parent company of Air Canada, ACE Aviation, and the new corporate entities it owns are currently not subject to official language obligations. If passed, the bill would make Air Canada's post-bankruptcy corporate structure subject to the same requirements as previous incarnations of the airline.

Transport Canada announced the new rent policy for NAS airports in May 2005. As a result of the new policy, airport authorities are expected to benefit from \$8 billion in rent relief over the course of their existing leases (typically 60-year terms) and a more equitable distribution of the rent burden. The Air Transport Association of Canada responded to the announcement by suggesting that the policy does not produce broad or significant enough relief from current rent payments to improve the competitiveness of air transport in Canada.

On the international front, Transport Canada is considering entering into negotiations to update the present Bilateral Air Services Agreement with the United States as well as negotiating increasingly liberal agreements with other countries. The Minister of Transport referred certain questions relating to the concept of air liberalization in the Canadian market to the House of Commons Standing Committee on Transport to support the policy development. The Committee commenced its study in March 2005 and expected to continue it during the fall of 2005.

The Minister of Transport recently announced plans to raise foreign ownership limits on Canadian airlines to 49% from 25%. The move, which the Minister hopes to present to Cabinet by the end of 2005, is expected to strengthen the domestic industry.

(2) Transport Canada, *Regional and Small Airports Study* (TP 14283B), available at: <http://www.tc.gc.ca/programs/airports/RSAS/Docs/TP14283ENG.pdf>.

MARINE TRANSPORT

A. Federal Government Role

Under the National Marine Policy of 1995, which was incorporated into the *Canada Marine Act* in 1998, the federal government's role with respect to marine infrastructure was significantly reduced. First, Transport Canada's responsibilities for managing and operating Canada's major ports were delegated to Canada Port Authorities. Like the airport authorities, these are not-for-profit, non-share private capital corporations representing local interests. Regional/local ports were slated for divestiture to other government stakeholders (federal or provincial) or local interests. Transport Canada continues to administer certain remote ports in the regional/local category, unless local stakeholders become interested in taking them over. Other regional/local ports have been demolished or Transport Canada has otherwise terminated its interest where local interest was lacking. The port divestiture program will continue until 2006.

Of Canada's 1,240 small craft harbours, Transport Canada will retain the 750 core fishing harbours; the rest (including low-activity fishing harbours and recreational harbours) are to be divested. At the retained fishing harbours, Transport Canada has encouraged the creation of local non-profit harbour authorities to maintain and manage them. Fishing harbours that do not have enough fishing activity to generate interest in forming a local harbour authority are also to be divested. The small-craft harbour divestiture program is expected to continue for several more years, after which the remaining public small-craft harbours that are not managed by a local harbour authority will be demolished.

The *Canada Marine Act* also provided for the transfer of the operation, maintenance and management of the Canadian portion of the St. Lawrence Seaway to the St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC). The SLSMC is a non-Crown, not-for-profit corporation, but it has recourse to the Crown to recover operating deficits when required.

With respect to marine operations, federal involvement is mainly through policy development and services to commercial and recreational mariners. Transport Canada is the lead department responsible for maritime safety and security policy, and many others have a significant role. Pilotage through Canada's coastal and inland waterways is provided, on a for-fee basis, by four regional pilotage authorities – the Atlantic Pilotage Authority, the Laurentian Pilotage Authority, the Great Lakes Pilotage Authority and the Pacific Pilotage

Authority – which are Crown corporations. The Canadian Coast Guard, which became a Special Operating Agency under the Department of Fisheries and Oceans (DFO) in 2004, delivers a number of marine services. These include Aids and Waterways Services, Marine Communication and Traffic Services, Icebreaking Services, Search and Rescue Services, Environmental Response Services and Fleet Management Services.

Transport Canada and DFO are the main federal sources of spending on marine transport, although from time to time Industry Canada contributes through its regional development agencies. The direct spending of all federal government sources combined is provided in Table 15. This total includes direct expenditures on maritime operations and maintenance as well as subsidies, grants and contributions. Operations and maintenance includes the Canadian Coast Guard, ports and harbours, and marine safety and policy. Subsidies include payments for ferry services, grants from regional development agencies and transfers to ports.

Table 15
Federal Government Marine Transport Expenditures and Revenues
(\$ Millions)

	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005
Expenditures	\$796	\$811	\$763	\$784	\$833	\$903
Revenues	\$80	\$71	\$70	\$69	\$71	\$59

Source: Transport Canada (2004), Table A3-2, A3-3 and A3-4.

The federal revenues reported in Table 15 comprise user fees for marine services (ports, harbours and navigation) and payments from the Canada Port Authorities for using the port infrastructure. It does not include federal fuel tax revenues generated by marine users, as these figures are not available.

B. Industry Statistics

Canadian-flag operators provide domestic and transborder shipping services, while foreign-flag operators (some Canadian-controlled) carry most international trade at major ports. Algoma Central Corporation, Upper Lakes Group and Canada Steamship Lines were the three largest operators of domestic freight services in eastern Canada and the Arctic in 2004. Tugs and barges dominate domestic shipping on the west coast; Washington Marine Group and Rivtow Marine Inc. are the two largest tug and barge companies in British Columbia. The

western Arctic is principally served by the tug and barge fleet of Northern Transportation Company Limited. In the eastern Arctic, Nunavut Sealink and Supply Inc. and Nunavut Eastern Arctic Shipping were the carriers of dry cargo, and Woodward Group and Northern Transportation Company Limited were the carriers of bulk fuel on contract with the Nunavut government.

Transport Canada does not report the revenues of shipping companies serving the domestic market, probably because the figures are not publicly available. Many of the companies are privately owned (e.g., Upper Lakes Group and Canada Steamship Lines); others are part of a larger group of companies (e.g., Rivtow Marine Inc. and Woodward Group) that does not break out its financial data by subsidiary. Algoma Central Corporation is the one publicly owned company that has readily available financial information; it reported revenues of \$261 million in 2003.

International shipping is carried by companies offering "bulk" and "liner" services. Homogeneous cargo is generally carried by time-charter arrangements on foreign-flagged bulk carriers operating in a competitive market. Heterogeneous cargoes are generally carried on liners, which operate on a fixed schedule with fixed rates. Container vessels dominate this market, which is served by both independent shipping companies and members of shipping conferences.

Marine passenger services in Canada are offered by ferry and cruise operators. There are private and/or public ferry operators in every province and two territories of Canada on inland and/or coastal waterways. There are significant differences in the services offered and vessels used depending on the scale and location of the operation; British Columbia Ferry Services Inc. is the largest. International cruise lines serve both the east and west coasts of Canada, offering either "luxury" or "pocket" (ships carrying fewer than 150 passengers) seasonal cruise products.

C. Traffic

1. Freight Traffic

Freight traffic handled at Canada's ports in 2003 was up 9% over 2002 and amounted to 443 million tonnes of cargo (Table 16).

Table 16
Marine Traffic Handled by Type of Port, 2003

	Million Tonnes	Percent Share
Canada Port Authorities	227	51%
<i>Halifax</i>	<i>14.2</i>	
<i>Montréal</i>	<i>20.3</i>	
<i>Prince Rupert</i>	<i>4.0</i>	
<i>Quebec City</i>	<i>20.3</i>	
<i>Saguenay</i>	<i>0.44</i>	
<i>Saint John</i>	<i>25.9</i>	
<i>Sept-Îles</i>	<i>22.7</i>	
<i>Thunder Bay</i>	<i>7.8</i>	
<i>Toronto</i>	<i>1.8</i>	
<i>Vancouver</i>	<i>67.9</i>	
<i>Fraser River</i>	<i>13.7</i>	
<i>Other</i>	<i>28.0</i>	
Transport Canada Ports	66	15%
Other Ports*	149	34%
Total	443	100%

* Ports owned and operated by other federal agencies or other governments, and private facilities.

Note: Figures may not add due to rounding.

Source: Transport Canada (2004), p. 69.

The international sector had the largest traffic flow in both 2002 and 2003, followed by the transborder sector and then the domestic sector.

- *International trade.* Canada's 183.2 million tonnes of international marine traffic flow (excluding traffic to/from the United States) was valued at \$92.2 billion in 2003. More than half of it flowed between Canada and Japan, China, South Korea, the United Kingdom and Western Europe, and more than half of the total was exported. The commodities Canada exported in large quantities to other foreign countries included coal, iron ore, containerized freight and wheat. Crude petroleum was by far Canada's largest import, followed by containerized freight.
- *Transborder trade.* The two main corridors of Canada-U.S. maritime trade were on the Atlantic and within the Great Lakes; together, they account for nearly three-quarters of the total maritime trade between the two countries. A total of 123.5 million tonnes, valued at \$15.2 billion, flowed between the two countries in 2003, of which two-thirds were exports from Canada. Crude petroleum, stone, limestone, sand and gravel and gasoline were among the commodities exported in the largest volumes; coal, iron ore, fuel oil and stone, limestone, sand and gravel were among the commodities imported in the largest volumes.

- *Domestic trade.* Nearly 40% of the 68.3 million tonnes of domestic traffic flow in 2003 used the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system, followed by the Pacific and then the Atlantic regions. Three-quarters of domestic flow comprised crude petroleum, pulpwood and chips, stone, limestone, sand and gravel, iron ore and concentrates, logs and other wood, fuel oil and wheat.

Freight traffic using the St. Lawrence Seaway was approximately 43.5 million tonnes in 2004, up more than 5% from 2003. Iron ore, grain, general cargo and coal were the commodities shipped through the Seaway in the greatest quantities in 2004.

2. Passenger Traffic

International passenger traffic at Canada's ports is largely due to the seasonal cruise ship industry. Cruise ships ply the west coast to and from Alaska in the summer and the east coast and the St. Lawrence Seaway in the fall. In 2004, the preliminary estimate of international cruise traffic showed 6% growth over the previous year, totalling nearly 1.4 million passengers at five major Canadian ports (see Table 17).

Table 17
International Marine Passenger Traffic, 2003-2004

	Vancouver	Montréal	Quebec City	Halifax	Saint John	Total
2003	953,376	33,600	59,000	170,425	83,946	1,300,347
2004	929,976	40,000	62,000	212,000	138,622	1,382,598

Source: Transport Canada (2004), p. 78.

Ferry services in Canada carried an estimated 38.8 million passengers and 16.3 million vehicles in 2003. Of the many ferry operators in Canada, British Columbia Ferry Services Inc. (a former provincial Crown corporation) carried the most passenger and vehicle traffic in 2003, with 21.4 million and 8.3 million respectively. Inland ferry services in British Columbia carried the second-largest volumes of passengers (7.2 million) and vehicles (3.3 million). The Quebec government's Société des Traversiers du Québec carried the third-largest volume of passengers (5.2 million) and vehicles (2.6 million).

D. Safety and Security

The number of marine accidents (shipping accidents and accidents aboard vessels) was down by 12% in 2004 from 2003 (see Table 18), and the accident rate declined slightly. An increase in fatalities, however, put the total for the year over the five-year average.

Table 18
Marine Transportation Safety Statistics

Accidents*	
2004	431
2003	485
Five Year Avg. (1999-2003)	462.8
Fatalities	
2004	27
2003	19
Five Year Avg. (1999-2003)	23.4
Accident Rate** (per million vessel-kilometres)	
2004	17.9
2003	20.5
Five Year Avg. (1998-2002)	18.3

* Accidents involving Canadian-registered vessels.

** Accident rate only for vessels over 15 gross registered tonnage.

Source: Transport Canada (2004), p. 21 and Table A4-12.

Transport Canada's *Marine Safety Strategic Plan 2003-2010* is the current strategic plan for marine safety after *The Way Ahead* ended in 2002. The plan targets reductions in the 1998-2002 averages of fatalities, injuries and accident rates by 2010. By 2004, Transport Canada reported that significant progress had been made towards reducing the number of fatalities, but little or no progress had been made with the other targets.

Since Canadian small vessels engaged in fishing activities typically make up the highest proportion of total vessels involved in shipping accidents (52% in 2004), Transport Canada promotes small commercial vessel safety and regulation under its Marine Safety Small Vessel Monitoring and Inspection Program. Transport Canada distributed a safety guide to operators of these vessels in 2004, and upcoming amendments to the *Small Vessel Regulations* are expected to further enhance safety in this segment of marine traffic. Regulatory issues and operator certification and training are being addressed by the Canadian Marine Advisory Council, which includes representatives from both industry and government.

Some other safety-related activities of Transport Canada in 2003/2004 include:

- Inspection of 1,173 foreign-flagged vessels in accordance with the Memoranda of Understanding on Port State Control, to which Canada is a signatory;
- Commencement of monitoring and/or reviewing the audits of Marine Transportation Safety Management Systems carried out for Transport Canada by classification societies; and

- Takeover of the Office of Boating Safety, marine navigation services, pollution prevention and response and navigable waters protection from the Canadian Coast Guard/DFO in December 2003.

With respect to marine security, there were a number of developments in 2003-2004 and even more recently. Transport Canada is the lead department in marine security, but many other federal departments are closely involved. Some of these are mentioned in the descriptions of recent maritime security initiatives listed below:

- *Legislative and regulatory.* The *Marine Transportation Security Regulations* came into force in 2004, bringing the International Maritime Organization (IMO) International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code into effect. The provision for federal grants for port security under the *Public Safety Act* resulted in the \$115-million Marine Security Contribution Program. This program will fund security enhancements to meet the ISPS Code over the next three years.
- *The National Security Policy.* The policy, announced in April 2004, contained a six-point plan for marine security, which came with funding of \$308 million, to:
 - Clarify and strengthening accountability for marine security;
 - Establish Marine Security Operations Centres;
 - Increase the on-water presence of enforcement agencies (i.e., Canadian Forces, RCMP, Canadian Coast Guard);
 - Invest in secure communications technologies;
 - Pursue greater cooperation with the United States; and
 - Strengthen security at ports and other marine facilities.

In accordance with the policy, two Marine Security Operations Centres were established (in Halifax and Victoria) to monitor compliance with the ISPS Code. These centres are managed by National Defence with support from Transport Canada. The Marine Security Contribution Program mentioned above is also consistent with the National Security Policy.

- *Budget 2005.* The February Budget contained \$300 million in new spending dedicated to marine security. The funding will support:
 - Action by Transport Canada and the Canada Border Services Agency to increase security at ports and marine facilities;
 - Increased enforcement and emergency response on the part of the RCMP;
 - Efforts by an RCMP-led interdepartmental team to enhance security throughout the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system; and
 - Work by the Department of National Defence to increase security on the North American perimeter.

- *Other.* Consultation on the Marine Facilities Restricted Area Access Clearance Program commenced in 2004. This program would extend background check requirements for port workers and was originally scheduled to be in place in early 2005. The program is still under development, however, and is now called the Marine Transportation Security Clearance Program.

E. Environment

Domestic marine transportation contributed an estimated 8 megatonnes to GHG emissions in Canada in 2002 – a growth of 3% since 1992. Although marine transport generates only about 3% of total GHG emissions from transportation, it is eligible for some of Transport Canada's multi-modal environmental initiatives. For example, under the freight transportation component of the *Government of Canada Action Plan 2000 on Climate Change*, funding for efficiency-enhancing technologies has been provided for two marine transport initiatives in recent years through the Freight Efficiency and Technology Initiative.

One important change in 2004 was that the responsibility for conducting environmental assessments with respect to projects under the *Navigable Waters Protection Act* was transferred from DFO to Transport Canada. As well, in 2004, the joint study by Canada and the United States on the potential infrastructure needs of the St. Lawrence Seaway and the associated environmental (as well as engineering and economic) implications continued. The study is scheduled to be concluded in 2006.

F. Policy and Other Emerging Issues

Transport Canada completed a statutory review of the *Canada Marine Act* in 2003 which, among other things, identified some financial concerns with regard to the ports operated and managed by Canada Port Authorities. The *Canada Marine Act* requires that Canada Port Authorities be financially self-sufficient, and it strictly limits federal assistance and caps borrowing from private lenders, making capital investment at major ports difficult. Bill C-61, An Act to amend the Canada Marine Act and other Acts, was introduced in June 2005 to address this problem by making federal infrastructure money available to Canada Port Authorities.

In late 2006, the existing *Canada Shipping Act* is expected to be replaced by its updated and streamlined successor, the *Canada Shipping Act, 2001*. Substantial reform of over 100 regulations was necessary in advance of the new Act's coming into force; public consultations on the proposed amendments were by and large completed in 2004.

CONCLUSION

While preserving its policy role, the federal government has been reducing its operational role in transportation infrastructure for well over a decade. Private-sector, albeit not-for-profit, corporations are the new managers and operators of major facilities formerly under federal operation and management, including ports, airports, the civil air navigation system and the St. Lawrence Seaway. Except for a select few located in remote areas, regional ports and airports are in the process of being sold to local interests or decommissioned where local interest is lacking. Commercializing the transportation system in this way was motivated by the promise of efficiency gains through reduced government expenditure, increases in private capital investment and greater involvement of local stakeholders and transport users.

Highways, being almost exclusively outside of federal jurisdiction, traditionally have had sporadic federal involvement in infrastructure. Given that the federal government collects more in tax revenues from road users than it spends on the roads, this is the mode in which other governments and users are calling for a greater federal role.

Trends confirm that transportation safety initiatives are generally working, as safety has been improving over time in each mode. Conversely, although Canadian transportation has historically been very secure, transportation security continually presents new challenges for the federal government. The increased threat of international terrorism since 2001 has forced Transport Canada, and other federal departments, to assess and improve security programs on an ongoing basis.

Given Canada's commitments under the Kyoto Protocol, reducing greenhouse gas emissions from transportation present another challenge for the federal government. Transport Canada, Natural Resources Canada and Environment Canada have a number of current programs that aim to curb such emissions. Many of these focus on road transport, which is the largest contributor to greenhouse gas emissions from transportation.

Library
of Parliament



Bibliothèque
du Parlement

PRB 05-39F

**LE POINT SUR LES TRANSPORTS AU CANADA :
TRANSPORT ROUTIER, TRANSPORT FERROVIAIRE,
TRANSPORT MARITIME ET TRANSPORT AÉRIEN**

Allison Padova
Division de l'économie

Le 28 septembre 2005

**PARLIAMENTARY INFORMATION AND RESEARCH SERVICE
SERVICE D'INFORMATION ET DE RECHERCHE PARLEMENTAIRES**



Le Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement travaille exclusivement pour le Parlement, effectuant des recherches et fournissant des informations aux parlementaires et aux comités du Sénat et de la Chambre des communes. Entre autres services non partisans, il assure la rédaction de rapports, de documents de travail et de bulletins d'actualité. Les analystes peuvent en outre donner des consultations dans leurs domaines de compétence.

**THIS DOCUMENT IS ALSO
PUBLISHED IN ENGLISH**

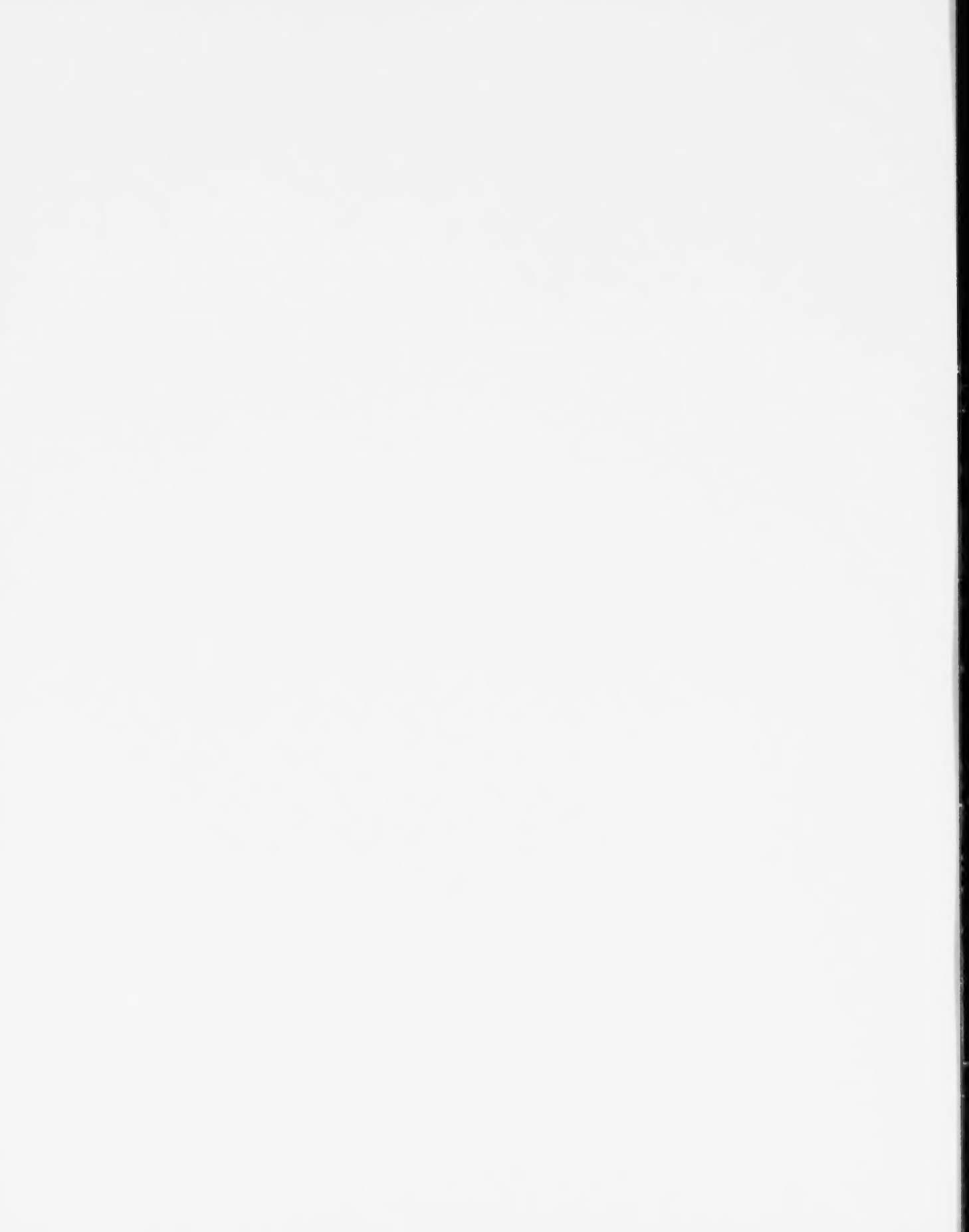


TABLE DES MATIÈRES

	Page
INTRODUCTION	1
TRANSPORT ROUTIER	3
A. Rôle du gouvernement fédéral	3
B. Statistiques	4
C. Trafic	6
1. Transport de marchandises	6
2. Transport de voyageurs	7
D. Sûreté et sécurité	7
E. Environnement	8
F. Politique et enjeux	9
TRANSPORT FERROVIAIRE	11
A. Rôle du gouvernement fédéral	11
B. Statistiques	12
C. Trafic	13
1. Transport de marchandises	13
2. Transport de voyageurs	15
D. Sûreté et sécurité	15
E. Environnement	17
F. Politique et enjeux	18
TRANSPORT AÉRIEN	19
A. Rôle du gouvernement fédéral	19
B. Statistiques	20
C. Trafic	21
1. Transport de marchandises	21
2. Transport de voyageurs	22
D. Sûreté et sécurité	23
E. Environnement	24
F. Politique et enjeux	25
TRANSPORT MARITIME	26
A. Rôle du gouvernement fédéral	26
B. Statistiques	28
C. Trafic	29
1. Transport de marchandises	29
2. Transport de voyageurs	31
D. Sûreté et sécurité	32
E. Environnement	34
F. Politiques et enjeux	35
CONCLUSION	35





CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

**LE POINT SUR LES TRANSPORTS AU CANADA :
TRANSPORT ROUTIER, TRANSPORT FERROVIAIRE,
TRANSPORT MARITIME ET TRANSPORT AÉRIEN**

INTRODUCTION

Au Canada, le domaine du transport relève des trois ordres de gouvernement, et leurs activités à cet égard sont coordonnées par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière. En règle générale, le gouvernement fédéral surveille le transport international et le transport interprovincial, les provinces sont responsables des transports intraprovinciaux et les administrations municipales gèrent les transports urbains. Certains domaines donnent lieu à la coopération entre ordres de gouvernement : le Programme national de fiabilité des infrastructures essentielles et le Projet d'intervention en cas de risque chimique, biologique, radiologique et nucléaire en 2004 en sont des exemples. Transports Canada est le principal ministère fédéral responsable des transports; il collabore avec d'autres ministères et organismes comme le ministère des Pêches et des Océans, Environnement Canada, Industrie Canada, Infrastructure Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada et le ministère de la Défense nationale.

Outre le gouvernement du Canada, des gouvernements étrangers, des organismes internationaux et des organisations du secteur des transports jouent un rôle clé en ce qui concerne les politiques et programmes du Canada en matière de transport. Par exemple, le Canada collabore entre autres avec les États-Unis, la Commission européenne, l'OTAN et l'Organisation de l'aviation civile internationale dans les domaines de l'environnement et de la sûreté et de la sécurité des transports pour déterminer les pratiques exemplaires et harmoniser les systèmes. Certaines activités sectorielles contribuent à la prestation des programmes fédéraux dans le domaine des transports, comme Opération Gareautrain Canada et Direction 2006, des programmes de sécurité ferroviaire coordonnés par l'Association des chemins de fer du Canada.

La part du fédéral dans les dépenses publiques totales en matière de transport au pays est la plus modeste : les dépenses des provinces et des territoires dans ce domaine sont le triple de celles du fédéral. Les dépenses fédérales, à savoir principalement celles de Transports Canada, d'Industrie Canada et d'Infrastructure Canada se composent essentiellement de dépenses de fonctionnement et d'entretien, de subventions et de transferts aux gouvernements des provinces et des territoires.

Le présent document présente des informations sur l'état de chacun des quatre grands moyens de transport au Canada : le transport routier, le transport ferroviaire, le transport maritime et fluvial et le transport aérien, et examine pour chacun les données relatives aux six secteurs suivants :

- *Rôle du gouvernement fédéral.* Un aperçu du rôle du fédéral pour ce qui est des infrastructures, des opérations et des politiques pour le moyen de transport visé, en particulier du rôle de Transports Canada. Nous y présentons les principales sources de revenus et de dépenses du gouvernement fédéral. Aucun chiffre net n'est cependant calculé, parce que les données disponibles ne permettent pas de comptabiliser l'intégralité des dépenses et des revenus associés à chacun des moyens de transport.
- *Statistiques.* Dans la mesure où Transports Canada en fait état, nous donnons une liste des usagers du moyen de transport à des fins commerciales et une indication de leurs recettes.
- *Trafic.* Nous présentons sous cette rubrique les récentes mesures des usagers et des voyageurs ou marchandises transportés par le moyen de transport visé.
- *Sûreté et sécurité.* Nous présentons les statistiques sur les accidents et donnons de brèves descriptions des mesures fédérales récentes conçues pour améliorer la sûreté et la sécurité.
- *Environnement.* Si la pollution attribuable aux transports diminue, les émissions de gaz à effet de serre (GES) de ce secteur ont néanmoins augmenté depuis dix ans. Les transports sont actuellement à l'origine d'environ le quart des émissions totales de GES au Canada. Nous donnerons ici des chiffres sur les émissions de GES pour le moyen de transport visé et une description des mesures environnementales fédérales actuelles.
- *Politiques et enjeux.* Nous décrivons les mesures législatives actuelles touchant le moyen de transport visé ainsi que d'autres questions qui peuvent être pertinentes.

TRANSPORT ROUTIER

A. Rôle du gouvernement fédéral

Seuls la route de l'Alaska et les tronçons du réseau routier national qui traversent les parcs nationaux (soit environ 1 100 kilomètres) appartiennent aux ministères fédéraux et sont administrés par ces derniers. Le reste du réseau routier du Canada de 1,4 million de kilomètres (en équivalent à deux voies) relève des provinces. Bien que le gouvernement fédéral ait des responsabilités officielles très limitées en ce qui concerne l'infrastructure routière, il participe tout de même à son développement par le truchement de Transports Canada et d'Infrastructure Canada. Transports Canada a un autre rôle, plus important, qui consiste à promouvoir la sécurité routière, à élaborer la politique relative au réseau routier national et à réglementer les secteurs du transport interprovincial et international de voyageurs et de fret.

Les dépenses directes du gouvernement fédéral reliées aux routes de 2000 à 2005 sont illustrées au tableau 1, de même que les revenus fédéraux provenant des usagers de la route. Les dépenses fédérales reliées au transport routier comprennent les dépenses de fonctionnement et d'entretien, les immobilisations et les subventions directes, ainsi que d'autres contributions. Les dépenses de fonctionnement et d'entretien et les immobilisations couvrent, par exemple, le financement de certains ponts au Québec, l'élaboration de la politique en matière de sécurité routière et les dépenses d'entretien routier de Parcs Canada et de la Commission de la capitale nationale. Les subventions pour les routes et les autres contributions visent les ententes sur les routes, des programmes de subventions, des programmes de transition de même que des indemnités pour l'abrogation de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. Les revenus fédéraux comprennent les rentrées fiscales provenant des usagers de la route ainsi que le droit de sécurité routière, qui n'a été perçu qu'en 2003-2004.

Tableau 1
Revenus et dépenses du gouvernement fédéral reliés au transport routier
(en millions de dollars)

	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005
Dépenses	327	393	456	430	539
Revenus	4 168	4 136	4 252	4 458	n.d.

Source : Transports Canada, *Les transports au Canada 2004 – Rapport annuel*, 2004, tableaux A3-2, A3-3 et A3-4.

Ces dernières années, le gouvernement fédéral compte pour 3 p. 100 environ des dépenses publiques totales consacrées aux routes. Dans l'ensemble, les subventions ont représenté plus de la moitié de la contribution fédérale totale depuis dix ans, sauf de 2000 à 2002 où elle en a représenté environ 40 p. 100. Les autres 97 p. 100 des dépenses totales consacrées aux routes, près de 19,7 milliards de dollars en 2003-2004, étaient distribués en parts à peu près égales entre les provinces et les administrations locales.

B. Statistiques

Le réseau routier du Canada est utilisé par les sociétés de camionnage, les compagnies d'autobus et d'autocar et les autres entreprises de transport de voyageurs, de même que par les particuliers. L'industrie du camionnage comprend les entreprises de camionnage pour compte d'autrui, les propriétaires-exploitants, les services de camionnage privés et les services de messagerie. En 2003, la majorité des 62 000 entreprises de camionnage (exception faite des entreprises comme Canadian Tire, dont l'activité principale est différente, mais qui ont leur propre service interne de camionnage) étaient constituées de propriétaires-exploitants. Les recettes de ce secteur d'activité, qui ont totalisé environ 54,7 milliards de dollars en 2003, sont ventilées au tableau 2.

Tableau 2
Recettes du camionnage, 2003
(en milliards de dollars)

	Nombre d'entreprises	Recettes
Services de messagerie	17 500	5,7
Camionnage pour compte d'autrui	9 600	24,3
Camionnage privé	n.d.	24,7*
Propriétaires- exploitants	35 100	n.d.
Total		54,7

* Estimation du coût du transport des propres produits au lieu des recettes.

Source : Transports Canada (2004), p. 53.

L'industrie du transport en autobus/autocar est composée d'environ 1 500 entreprises qui offrent souvent plus d'un service. La plupart des exploitants de services interurbains par exemple, comme Greyhound et le Groupe Orléans, offrent aussi des services d'affrètement. En 2003, les recettes de ce secteur ont totalisé 4,7 milliards de dollars d'après les estimations (7,5 milliards si l'on comptabilise l'apport de tous les ordres de gouvernement); elles sont ventilées au tableau 3. Ce sont les services de transport en commun qui affichent les recettes brutes les plus élevées, en plus d'un financement public plus important. En effet, les contributions de tous les ordres de gouvernement ont compté pour 54 p. 100 de leurs recettes totales en 2003, ce qui s'est soldé par un manque à gagner moyen de 2,02 \$ par voyageur.

Tableau 3
Recettes de transport en autobus/autocar, 2003
(en millions de dollars)

	Recettes
Transports en commun	2 317
Transport scolaire	1 233
Services d'affrètement et d'excursion	552
Transport interurbain	319
Autre*	298
Total partiel	4 719
Contributions du gouvernement**	2 774
Total	7 493

* Autres services de transport de voyageurs et livraison exprès de colis.

** Contributions fédérale, provinciale et municipale au financement des dépenses de fonctionnement et d'investissement des transports en commun.

Source : Transports Canada (2004), p. 57.

C. Trafic

1. Transport de marchandises

Le parc de véhicules de transport routier de marchandises comptait quelque 600 000 camions en 2003. Les camions sont classés suivant leur poids, ceux de taille moyenne se situant entre 4 500 et 15 000 kg et les poids lourds à plus de 15 000 kg. Les poids lourds ont parcouru près de trois fois la distance des poids moyens en 2003, soit 18,6 contre 6,2 milliards de kilomètres (tableau 4). Quatre-vingts pour cent du total des véhicules-kilomètres ont été parcourus dans trois provinces : l'Ontario, le Québec et l'Alberta.

Tableau 4
Transport routier de marchandises, 2003

	Parc	Véhicules-kilomètres	Moyenne annuelle
Camions de poids moyen	322 000	6,2 milliards	19 000
Poids lourds	278 600	18,6 milliards	67 000
Total	600 600	24,8 milliards	41 000

Source : Transports Canada (2004), p. 60.

Le trafic routier de marchandises a totalisé environ 185 milliards de tonnes-kilomètres en 2003, une augmentation de plus de 100 p. 100 par rapport à 1993 (84,6 milliards). Six groupes de produits ont représenté plus de 80 p. 100 du volume des marchandises transportées pour autrui en 2003 : produits manufacturés; denrées alimentaires; produits forestiers; produits métalliques et sidérurgiques; produits reliés à l'automobile et au transport; produits en plastique et produits chimiques. L'Ontario est la province qui affiche la part la plus importante de tous les segments du marché du transport par camion : intraprovincial (36 p. 100), interprovincial (34 p. 100) et transfrontalier (45 p. 100).

En 2003, le trafic transfrontalier a constitué la part la plus importante du trafic de camions et celle dont la croissance a été la plus rapide. Entre 1993 et 2003, il a affiché une progression annuelle moyenne de 11,4 p. 100, ce qui représente le double de la progression du transport intérieur des marchandises. En 2004, les échanges transfrontaliers par camion, d'une valeur de 346 milliards de dollars, ont compté pour près des deux tiers de la valeur totale des échanges du Canada avec les États-Unis (556 milliards de dollars).

2. Transport de voyageurs

D'après les chiffres de Transports Canada, les entreprises de transport de voyageurs en autobus/autocar (transports en commun, transport scolaire, transport interurbain et autres) transportent plus de 1,5 milliard de voyageurs par an, dont la majorité dans les transports en commun.

Le reste du transport routier de voyageurs provient des 17,5 millions de véhicules légers immatriculés au Canada en 2003 qui ont chacun parcouru 16 300 kilomètres en moyenne cette année-là. S'il y avait environ un véhicule pour deux personnes à l'échelle nationale, la proportion était en moyenne plus élevée en Alberta, en Saskatchewan et au Yukon, et plus faible à Terre-Neuve-et-Labrador et dans les deux autres territoires.

D. Sûreté et sécurité

Le taux d'accidents dans le transport routier, illustré au tableau 5, est descendu en 2003 à son niveau le plus bas en dix ans. Cette année-là, le nombre de collisions entraînant des blessures a baissé de 2 p. 100, et le nombre de décès par accident de la route, de 5,6 p. 100 par rapport à 2002.

Tableau 5
Chiffres sur la sécurité du transport routier

Accidents* / Taux pour 10 000 véhicules immatriculés	
2003	156 764 / 83,1
2000	158 569 / 88,7
Moyenne sur cinq ans (1998-2002)	155 455
Décès / Taux pour 10 000 véhicules immatriculés	
2003	2 766 / 1,5
2000	2 927 / 1,6
Moyenne sur cinq ans (1998-2002)	2 915

* Non compris les accidents qui n'ont fait que des dommages matériels.

Source : Transports Canada (2004), p. 21 et tableau A4-5.

Vision sécurité routière 2010 (VSR 2010) est le programme national de sécurité routière du Canada. Il a été adopté en 2000 par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et approuvé par la suite par Transports Canada et les gouvernements des provinces et des territoires. VSR 2010 a pour objet de sensibiliser le public aux questions de sécurité routière, d'améliorer les relations entre les organisations qui ont pour mandat la sécurité routière, de renforcer les mesures d'application de la loi et d'améliorer la collecte des données au niveau national. Il vise en particulier une diminution du nombre moyen de décès ou de blessures graves attribuables aux accidents de la route, soit de 30 p. 100 au cours de la période 2008-2010 par rapport à la période 1996-2001. Un sous-objectif consiste à réduire le nombre de décès ou de blessures graves causés par le non-usage de la ceinture de sécurité, par la conduite en état d'ébriété et par les véhicules commerciaux.

Deux nouveaux règlements de sécurité routière devaient s'appliquer aux transporteurs routiers en 2005. Le *Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers* devait déléguer aux provinces et aux territoires la responsabilité du contrôle des résultats en matière de sécurité routière de toutes les entreprises extraprovinciales de transport routier immatriculées chez eux et le *Règlement sur les heures de service*, allonger les périodes de repos des conducteurs des entreprises de transport routier. D'après le site Web de Transports Canada, le premier entrera en vigueur en janvier 2006. Pour ce qui est du second règlement, la date demeure incertaine.

En ce qui concerne la sécurité du transport routier, on semble avoir mis l'accent sur le transport intermodal de conteneurs en 2004. Transports Canada a lancé un programme canado-américain de sécurité du fret pour assurer la sécurité des marchandises transportées par conteneur, en collaboration avec Sécurité publique et Protection civile Canada et avec l'Agence des services frontaliers du Canada.

E. Environnement

Le transport routier a été à l'origine de la plus grande part (72 p. 100) des émissions de GES imputables au transport au Canada en 2002. Si l'efficacité du transport routier de marchandises a crû depuis 10 ans, ses émissions n'ayant augmenté que de 53 p. 100 alors que son activité a progressé de 103 p. 100, cela ne s'est pas vérifié du transport routier de voyageurs. En effet, les émissions de GES attribuables à ce dernier ont progressé de 12 p. 100, soit à peu près au même rythme que l'activité (mesurée en voyageurs-kilomètres).

Plusieurs mesures fédérales ont été prises pour tenter de réduire l'incidence du transport routier sur l'environnement. Nombre d'entre elles relèvent de Ressources naturelles

Canada et d'Environnement Canada, mais les suivantes, par exemple, relèvent de Transports Canada :

- Le programme multimodal *Sur la route du transport durable* sert à financer des projets qui permettent de créer des outils d'éducation, de sensibilisation et d'analyse nécessaires pour promouvoir un transport durable. Il a été lancé en 1999 et se poursuivra jusqu'en 2007. La plupart des projets concernent le transport routier. Une somme de 715 000 \$ a été allouée aux nouveaux projets en 2004.
- Le *Programme de démonstration en transport urbain* est un programme de 40 millions de dollars dans le cadre du *Plan d'action 2000 sur le changement climatique du gouvernement du Canada*. Il sert à évaluer les effets de stratégies « intégrées » sur les émissions de GES, la pollution de l'air et d'autres répercussions environnementales des transports en commun. Transports Canada a mis ce programme en œuvre dans cinq municipalités en 2004.
- Le *Programme de véhicules à technologies de pointe* de Transports Canada, dans le cadre du *Plan d'action 2000 sur le changement climatique du gouvernement du Canada*, a permis d'évaluer le rendement de 94 marques et modèles de véhicules sur le plan de la sécurité, de l'efficacité énergétique et des émissions entre 2001 et 2004. Plus d'une centaine d'activités spéciales ont été organisées pour sensibiliser la population à ces véhicules à technologie avancée.
- Le programme multimodal *Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises*, lui aussi dans le cadre du *Plan d'action 2000 sur le changement climatique du gouvernement du Canada*, est une initiative conjointe quinquennale de Transports Canada et de Ressources naturelles Canada visant à réduire de deux mégatonnes les émissions de GES liées au transport. Le *Programme de démonstration de transport durable des marchandises* qui lui est associé finance plus de 10 projets de démonstration dans le secteur du transport routier.

F. Politique et enjeux

La taxe d'accise sur le carburant constitue pour le gouvernement fédéral la principale source de revenus provenant des usagers des routes. Étant donné que le produit de cette taxe est de loin supérieur aux sommes que le gouvernement fédéral consacre aux routes, les provinces et les municipalités en réclament une part depuis longtemps. Le gouvernement a répondu à leur requête dans le budget de 2005 en concrétisant la promesse qu'il avait faite de céder aux municipalités une part de ces recettes pouvant aller jusqu'à deux milliards de dollars à partir de 2005-2006. Il s'est aussi engagé – et cela pourrait aider les provinces – à renouveler le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale et le Fonds pour l'infrastructure frontalière.

Une autre question nouvelle influera sur le transport routier (de fait sur toutes les formes de transport transfrontalier) dans un proche avenir : la Western Hemisphere Travel

Initiative des États-Unis. Dans le cadre de cette initiative, annoncée le 5 avril 2005, tous les voyageurs canadiens à destination et en provenance des États-Unis devront produire un passeport ou un autre document de voyage reconnu pour entrer aux États-Unis ou y retourner à compter du 1^{er} janvier 2008. Cette mesure pourrait fort bien réduire le trafic routier transfrontalier des touristes et occasionner des retards nouveaux ou additionnels aux sociétés de transport, ce qui dans les deux cas aurait des répercussions fâcheuses sur l'économie.

Le ministre des Transports a annoncé récemment l'expansion du réseau routier national (RRN) à la suite du rapport et des recommandations du Groupe de travail sur le réseau routier national. L'ajout de quelque 11 000 kilomètres au réseau marque la seconde expansion de celui-ci depuis sa création officielle en 1988; la première avait ajouté 2 700 kilomètres en 2004. Le RRN élargi compte plus de 38 000 kilomètres de routes asphaltées à deux voies, d'autoroutes, de voie artérielles et de routes en gravier réparties en trois catégories :

- *Routes principales* : Routes interprovinciales et internationales importantes identifiées en 1988 et 2004, ainsi que les liaisons routières avec les principales installations intermodales et les liens routiers aux postes frontaliers majeurs qui se raccordent aux routes principales.
- *Routes collectrices* : Routes importantes de raccordement aux routes principales à partir des agglomérations, des centres économiques, des installations intermodales et des passages frontaliers importants.
- *Routes du Nord et des régions éloignées* : Liaisons routières importantes avec les routes principales et les routes de raccordement qui constituent la principale voie d'accès aux régions nordiques et éloignées, à leurs activités économiques et à leurs ressources

Les routes collectrices et les routes du Nord et des régions éloignées sont des catégories nouvelles de 2005, et quelque 600 kilomètres de routes principales ont été ajoutés aux routes principales. Les routes du RRN relèvent pour la plupart des provinces et des territoires, mais elles sont admissibles à des contributions fédérales aux termes de certains programmes comme le Programme stratégique d'infrastructures routières.

D'après les résultats d'une étude réalisée en 1997 à la demande du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, il faudrait plus de 17 milliards de dollars pour amener le réseau routier national à une norme minimale, ce qui a fait dire à l'Alliance canadienne du camionnage que le gouvernement fédéral doit investir davantage dans les routes. L'Alliance recommande la création d'un fonds d'infrastructure financé à même les droits et frais actuels imposés aux usagers des routes pour couvrir le coût de mise à niveau des routes et frontières terrestres avec les États-Unis. Pour l'Alliance, la mise à niveau des routes comporte des bénéfices qui dépassent de loin les coûts (jusqu'à 360 millions de dollars par an

pendant 25 ans) si l'on tient compte de la réduction des coûts en carburant, des temps de déplacement ou d'expédition, et des blessures et décès par collision.

TRANSPORT FERROVIAIRE

A. Rôle du gouvernement fédéral

À de rares exceptions près, les sociétés ferroviaires du Canada sont propriétaires des terrains, des infrastructures et du matériel dont elles se servent⁽¹⁾. Par conséquent, depuis que le gouvernement fédéral s'est départi du Canadien National en 1995, son rôle consiste principalement à réglementer le service et les tarifs ferroviaires, la rationalisation du réseau de voies ferrées et la sûreté des chemins de fer qui relèvent de lui aux termes de la *Loi sur les transports au Canada*, de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et d'autres lois.

Les dépenses fédérales directes du gouvernement fédéral dans le secteur du transport ferroviaire sont présentées au tableau 6. Elles sont composées des dépenses de fonctionnement et d'entretien, des immobilisations et des subventions directes et d'autres contributions. Les dépenses de fonctionnement et d'entretien et les immobilisations comprennent notamment le financement de la politique et de l'analyse de la sécurité du transport multimodal et ferroviaire. Ces dépenses sont peu importantes au regard des subventions et contributions directes du gouvernement fédéral, qui comptent pour près de 95 p. 100 des dépenses fédérales totales dans le secteur ferroviaire depuis 1998-1999. Les paiements à la société d'État VIA Rail s'élèvent à environ 80 p. 100 du total la plupart des années observées.

Tableau 6
Revenus et dépenses du gouvernement fédéral reliés au transport ferroviaire
(en millions de dollars)

	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005
Dépenses	283	363	313	315	255
Revenus	14	14	15	19	15

Source : Transports Canada (2004), tableaux A3-2, A3-3 et A3-4.

(1) À une exception notable près, BC Rail en Colombie-Britannique. Le gouvernement provincial a conservé la propriété des terrains (emprises) quand il a vendu l'infrastructure et le matériel au CN Rail en décembre 2003.

La plupart des années, c'est le gouvernement fédéral qui est à l'origine de la majorité des dépenses publiques consacrées au transport ferroviaire. Les dépenses des provinces à ce chapitre sont souvent liées à la propriété et à l'exploitation d'un chemin de fer provincial. Quant aux municipalités, leurs dépenses en la matière concernent le plus souvent des trains de banlieue et des mesures de sécurité publique.

Les seules sources directes de recettes publiques du secteur ferroviaire sont les taxes d'accise et les droits d'utilisation. Le gouvernement fédéral perçoit sans doute plus de 70 millions de dollars par an en taxes sur les carburants payées par les usagers du transport ferroviaire, mais cette somme n'est pas prise en compte dans les calculs, parce qu'elle n'est pas déclarée officiellement par Transports Canada. Les droits d'utilisation de la flotte fédérale de wagons-trémies ont généré des recettes de 15 millions de dollars en 2004-2005, qui ont été versés au Trésor. En 2005, le gouvernement a annoncé son intention de céder sa flotte de wagons-trémies à la Farmer Railcar Coalition. Il prévoyait prendre une décision définitive sur la cession des wagons et les modalités connexes au printemps 2005, mais rien n'a encore été rendu public à ce sujet.

B. Statistiques

En 2004, on comptait 38 sociétés de chemin de fer sous réglementation fédérale et 41 sous réglementation provinciale au Canada, soit plus du double des chiffres des années 1990. Les chemins de fer de catégorie I – le Canadien National (CN), le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP Rail) et VIA Rail (VIA) – sont forcément de compétence fédérale, parce qu'ils offrent des services interprovinciaux. Les chemins de fer régionaux et ceux de courte ligne composent le reste du secteur et relèvent des autorités provinciales par défaut, à moins qu'ils ne demandent à être assujettis à la réglementation fédérale, comme beaucoup le font. La croissance du nombre des chemins de fer du simple au double est attribuable en grande partie à l'entrée en vigueur en 1996 de la *Loi sur les transports au Canada*, qui a facilité la cession de tronçons de voies appartenant à des chemins de fer de catégorie I à de nouvelles sociétés de chemins de fer de courte ligne. En conséquence, la part du CN et de CP Rail du réseau de voies ferrées est tombée de 90 p. 100 au début des années 1990 à environ 70 p. 100 en 2004.

Au Canada, le gros de l'activité ferroviaire concerne le transport de marchandises, mais VIA (dans certains cas en collaboration avec Amtrak), le CN, Ontario Northland et le Chemin de fer QNS & L offrent des services de transport de voyageurs toute l'année. En outre,

la Great Canadian Railtour Company offre un service saisonnier de transport de voyageurs (touristes) entre Vancouver, Jasper et Calgary.

Les chemins de fer de catégorie 1 (CN, CP Rail et VIA) ont compté pour près de 90 p. 100 des revenus du secteur ferroviaire entre 1993 et 2003 (tableau 7). Globalement, les revenus de ces chemins de fer ont crû de 17 p. 100 durant cette période, surtout grâce au CN et au CP. En effet, les revenus de VIA ont reculé de 14 p. 100 sur l'ensemble de la période observée, en dépit d'une augmentation régulière depuis 1998. Les revenus des chemins de fer régionaux ont diminué de 5 p. 100 entre 1993 et 2003. Ceux des chemins de fer de courte ligne ont grimpé de plus de 300 p. 100 durant la même période – passant de 94 à 405 millions, augmentation correspondant à une hausse de leur part de marché, passée de 1,5 à 5,1 p. 100. VIA compte pour environ 88 p. 100 des recettes tirées du transport de voyageurs (415 millions de dollars en 2003).

Tableau 7
Recettes des chemins de fer, 1993 et 2003
(en millions de dollars)

	1993	2003	Variation en pourcentage
Catégorie 1	6 374	7 427	17
<i>CN</i>	3 417	4 002	17
<i>CP</i>	2 477	3 010	22
<i>VIA</i>	480	415	(14)
Chemins de fer régionaux	491	467	(5)
Courtes lignes	94	405	331
Total	6 959	8 299	19

Source : Transports Canada (2004), table A6-3.

C. Trafic

1. Transport de marchandises

Après des augmentations régulières de 1990 à 2002, le transport de marchandises par rail s'est stabilisé autour de 318 milliards de tonnes-kilomètres entre 2002 et 2003. Le tableau 8 illustre la distribution des activités entre les chemins de fer de catégorie 1 et les chemins de fer régionaux et les chemins de fer de courte ligne, collectivement appelés chemins de fer de catégorie 2.

Tableau 8
Transport ferroviaire de marchandises, 2003
(en tonnes-kilomètres)

	2003	Part en pourcentage
Catégorie 1	294 milliards	92,5
Catégorie 2 (lignes régionales et courtes lignes)	24 milliards	7,5
Total	318 milliards	100

Source : Transports Canada (2004), p. 45.

Au total, 273 millions de tonnes de fret ont été expédiées au Canada en 2004, dont 55 p. 100 ont été chargées dans l'Ouest du Canada. Les principaux produits chargés dans l'Ouest sont le charbon, les engrais, les produits forestiers et le grain. Dans l'Est, ce sont le minerai de fer, les autres minerais et produits miniers, les produits forestiers et les conteneurs (transport intermodal). Les produits chimiques, les produits métallurgiques, les automobiles et les produits du pétrole occupent aussi une place importante dans le fret ferroviaire. C'est le fret intermodal, avec une croissance moyenne de 7 p. 100 par an entre 1996 et 2003, qui a progressé le plus régulièrement.

Dans les cinq dernières années, environ 18 p. 100 du volume total des expéditions par rail (16 à 18 p. 100 de la valeur totale) étaient composés de marchandises en provenance ou à destination des États-Unis. Les expéditions du secteur de l'automobile ont été les plus importantes en valeur tant pour les importations que pour les exportations en 2004. Les produits forestiers et les produits chimiques venaient au second rang pour les exportations et les importations respectivement. C'est l'Ontario qui affichait la plus forte part des exportations et des importations ferroviaires en valeur.

En 2003, le commerce international ferroviaire comprenait 83 millions de tonnes de marchandises expédiées par transport combiné rail-eau. En général dans cette catégorie, les exportations dépassent largement les importations, comme en 2003, où elles ont totalisé 74 et 9 millions de tonnes respectivement. En conséquence, en raison de la baisse sensible du volume des exportations entre 1996 et 2003, le volume total des mouvements de fret rail-eau a chuté de 16 p. 100, en dépit d'une modeste progression du volume des importations. Ensemble, les exportations de charbon et de grains ont représenté un peu plus de la moitié des exportations en 2003, en baisse par rapport à 68 p. 100 en 1997, tandis que 90 p. 100 des importations étaient composées de mouvements intermodaux en 2003, contre 75 p. 100 en 1997.

2. Transport de voyageurs

Le trafic des trains de banlieue a baissé de 7 p. 100 entre 2002 et 2003. VIA, le seul transporteur ferroviaire de voyageurs de catégorie 1, a enregistré un recul de 4,8 p. 100 du nombre de voyageurs transportés, tandis que les transporteurs de catégorie 2 (Algoma Central, Ontario Northland et le Chemin de fer QNS & L) ont affiché une chute de 37 p. 100. Cette diminution du trafic voyageurs de la catégorie 2 est imputable dans une large mesure à la fermeture de BC Rail en 2002. Les parts relatives des deux catégories de transport ferroviaire interurbain en 2003 sont indiquées au tableau 9 ci-dessous.

Tableau 9
Transport ferroviaire interurbain, 2003
(trafic voyageur)

	Nombre de voyageurs	Part en pourcentage
Catégorie 1	3 789 000	96
Catégorie 2 (lignes régionales et courtes lignes)	169 300	4
Total	3 958 300	100

Source : Transports Canada (2004), tableau A6-29.

D. Sûreté et sécurité

Le taux d'accidents dans le transport ferroviaire a augmenté en 2004 par rapport à 2003, et on a observé une hausse du nombre des décès, comme l'illustre le tableau 10. Les accidents en général sont la conséquence principale des déraillements sur des voies autres que les voies principales et des accidents d'intrusion, tandis que les deux tiers des décès étaient liés aux intrusions. Les accidents imputables à l'intrusion ont augmenté de 52 p. 100 entre 2003 et 2004. Étant donné que le taux d'accidents ferroviaires demeure inférieur en 2004 à ce qu'il était dans les années 1990, les analystes de Transports Canada en concluent que le nombre des accidents tient davantage à la hausse de l'activité ferroviaire qu'à une détérioration de la sécurité.

Tableau 10
Chiffres sur la sécurité du transport ferroviaire

Accidents / taux (par million de trains-milles)	
2004	1 128 / 12,4
2003	1 032 / 11,5
Moyenne sur cinq ans (2000-2004)	1 053,6
Décès / taux d'accidents (par million de trains-milles)	
2004	99 / 0,8
2003	77 / 1,1
Moyenne sur cinq ans (2000-2004)	92

* Chemins de fer de compétence fédérale seulement.

Source : Transports Canada (2004), tableau A4-1.

Voici quelques mesures prises pour assurer la sécurité du transport ferroviaire :

- *Direction 2006* – une initiative conjointe de Transports Canada, de l'Association des chemins de fer du Canada, des administrations provinciales et municipales, des sociétés de chemin de fer et de leurs syndicats, des organes de police et d'autres organisations de sécurité – vise à réduire de moitié, d'ici, 2006 les collisions aux passages à niveau et les intrusions sur les emprises. Entre 1996 et 2004, l'initiative a permis de réduire de 35 p. 100 les collisions aux passages à niveau et de faire baisser de 21,5 p. 100 les cas d'intrusion.
- Dans le cadre du *Programme d'amélioration des passages à niveau*, Transports Canada a consacré plus de 100 millions de dollars à l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau dans tout le Canada depuis le début des années 1990.
- Depuis le 31 mars 2001, Transports Canada effectue une vérification des systèmes de gestion de la sécurité des chemins de fer de compétence fédérale.

En 2004, les attentats à la bombe perpétrés contre des trains à Madrid ont sensibilisé le public à la question de la sécurité ferroviaire. En conséquence, au Canada :

- Transports Canada et l'Association des chemins de fer du Canada ont effectué une étude conjointe de la sécurité du transport ferroviaire;
- les pratiques exemplaires en matière de sécurité ont été communiquées aux entreprises ferroviaires de tout le pays par téléconférence;
- des représentants des chemins de fer de la catégorie 1 se sont réunis au Forum sur le renseignement ferroviaire pour discuter de sécurité.

Dans le contexte des efforts déployés au niveau international pour améliorer la sécurité des chemins de fer, Transports Canada a échangé des informations à ce sujet avec l'Administration de la sécurité des transports des États-Unis et a lancé le programme canado-américain de sécurité du fret (conteneurs), mentionné précédemment, avec la participation de Sécurité publique et Protection civile Canada et de l'Agence des services frontaliers du Canada. Enfin, la Politique de sécurité nationale déposée au Parlement en avril 2004 pourrait aboutir à une meilleure sécurité ferroviaire si les vérifications des antécédents des cheminots sont améliorées et étendues. Les attentats de juillet 2005 dans le métro de Londres et les menaces récentes visant le métro de New York vont sans doute conserver son actualité à la sécurité ferroviaire.

E. Environnement

En 2002, le transport ferroviaire a été à l'origine de six mégatonnes d'émissions de GES, soit 3 p. 100 des émissions générées par les transports au Canada. Ce chiffre représente une baisse de 16 p. 100 des émissions de GES depuis 1990 en dépit d'une progression de 28 p. 100 de l'activité ferroviaire. On pense que les changements technologiques, de nouvelles méthodes et la rationalisation des flottes du CN et de CP Rail ont contribué à la réduction des émissions de GES.

Parmi les mesures fédérales destinées à rendre le transport ferroviaire plus écologique, mentionnons les suivantes :

- *L'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport de marchandises*, un programme multimodal, comporte un *Programme de démonstration de transport durable des marchandises* qui a permis de financer trois projets relatifs au rail en 2004.
- Aux termes du *Programme d'encouragement au transport des marchandises*, qui s'inscrit dans le *Programme en matière d'efficacité du transport des marchandises* créé en 2004, Transports Canada finance la mise en œuvre de technologies qui améliorent l'efficacité énergétique. L'un des trois projets choisis en 2004 à la première étape est un projet ferroviaire réalisé au Québec.
- Des modifications du *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* pris en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1999* et administré par le ministre de l'Environnement ont été publiées en octobre 2004. Elles plafonnent la quantité de soufre dans le carburant diesel ferroviaire et rapprochent les normes canadiennes du règlement adopté par les États-Unis en juin 2004.

F. Politique et enjeux

Deux projets de loi sont actuellement à l'étude et pourraient avoir des conséquences pour le transport ferroviaire. Le premier est le projet de loi C-44 : Loi modifiant la législation régissant les transports, qui a été déposé en mars 2005. Il est très similaire au projet de loi C-26, qui était mort au *Feuilleton* lors de la prorogation de la deuxième session de la 37^e législature. Le projet de loi C-44 apporte des modifications aux dispositions de la *Loi sur les transports au Canada* sur le transport ferroviaire, notamment les suivantes :

- Il institue un mécanisme pour l'audition des plaintes relatives au bruit, régit la fixation des prix exigés des expéditeurs pour le transport de leurs marchandises et modifie le régime applicable à la cession et à la cessation d'exploitation des lignes de chemin de fer.
- Il institue un mécanisme de règlement des différends entre les fournisseurs publics de services de transport de voyageurs et les sociétés de chemin de fer quant à l'utilisation du matériel et des installations de celles-ci.
- Il ajoute à la *Loi sur les transports au Canada* une nouvelle partie V.1 qui institue un mécanisme d'approbation de la construction ou de la modification des ponts et tunnels internationaux et prévoit la réglementation de leur exploitation, de leur entretien et de leur sécurité.
- Il transfère de la *Loi sur les transports au Canada* à la *Loi sur la sécurité des chemins de fer* les dispositions législatives sur la police des chemins de fer.
- Enfin, il établit un cadre législatif permettant de consolider les pouvoirs actuels de VIA Rail Canada Inc. par l'édiction d'une loi spécifique régissant la société d'État et donnant expressément à celle-ci le mandat de fournir un service de transport ferroviaire de voyageurs au Canada.

Au moment de la rédaction du présent document, le projet de loi C-44 n'avait pas dépassé l'étape de la première lecture à la Chambre des communes.

L'autre projet de loi est le projet de loi S-6 : Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (droits de circulation pour le transport du grain). Il est identique au projet de loi S-18 qui était mort au *Feuilleton* lors du déclenchement des élections à la fin de la troisième session de la 37^e législature. Le projet de loi prévoit que le ministre des Transports – et non l'Office des transports du Canada – aura le pouvoir d'accorder à une compagnie de chemin de fer des droits de circulation pour le transport du grain sur les voies d'une autre compagnie de chemin de fer. Cela permettait de passer outre à la décision de 2002 de l'Office voulant que de tels droits de circulation ne soient accordés qu'en présence de preuves tangibles d'abus ou d'inefficacité du marché. Au moment de la rédaction, le projet de loi S-6 en était à l'étape du débat de seconde lecture au Sénat.

L'Association des chemins de fer du Canada recommande que le gouvernement fédéral allège le fardeau fiscal des entreprises ferroviaires pour leur permettre de mieux affronter la concurrence. Elle prône en particulier l'harmonisation des taxes sur les intrants des sociétés de chemin de fer avec celles du secteur du rail des États-Unis et du secteur canadien du camionnage. Les charges fédérales sur les intrants du transport ferroviaire comprennent l'impôt sur le capital, l'impôt sur les bénéfices (y compris la déduction pour amortissement), les taxes sur le carburant et les impôts fonciers.

TRANSPORT AÉRIEN

A. Rôle du gouvernement fédéral

Depuis la vente d'Air Canada en 1989, le rôle opérationnel du fédéral dans le transport aérien a été réduit aux infrastructures. La politique nationale des aéroports de 1994 a donné lieu à un programme de transferts et de cessions à l'échelle du pays. La plupart des grands aéroports du Canada et ceux qui desservent les capitales provinciales ont été *transférés* à des administrations portuaires privées représentant les intérêts locaux. Celles-ci gèrent et exploitent les aéroports à des fins non lucratives, tandis que le fédéral conserve la propriété du terrain et des bâtiments, ainsi que son rôle de réglementation. Les administrations ont un bail et payent un loyer au fédéral pour l'utilisation du terrain et des infrastructures. Il a été prévu de céder ou de vendre les aéroports régionaux et les petits aéroports du Canada aux provinces ou aux administrations locales pour un montant nominal; beaucoup n'ont pas trouvé preneur et ont été abandonnés, sauf certains situés en région éloignée ou dans l'Arctique, que Transports Canada continue d'administrer.

En 1995, Transports Canada a vendu son système de navigation aérienne civile à Nav Canada, société privée sans but lucratif, tout en conservant la responsabilité du règlement sur la sûreté de la navigation.

S'agissant des transporteurs, Transports Canada réglemente avant tout la sûreté, en plus de se préoccuper du rendement du secteur. Ainsi, quand Air Canada a acheté Canadien, le Ministère a nommé des personnes et les a chargées de suivre l'évolution de la restructuration du secteur. D'autres organismes fédéraux, comme le Bureau de la concurrence et l'Agence canadienne des transports, font enquête sur les dossiers de concurrence et les plaintes relatives au transport aérien et aux autres modes du transport.

Les dépenses fédérales dans le transport aérien des dernières années incluent des frais d'exploitation et d'entretien et des subventions. Ainsi, Transports Canada exploite encore

beaucoup de petits aéroports au Canada, et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, créée en 2001, assure le contrôle des passagers avant l'embarquement. Les subventions comprennent des versements ponctuels, comme ceux qui visent les améliorations à la sécurité dans les aéroports canadiens, des indemnisations aux transporteurs canadiens pour les revenus perdus durant la fermeture de l'espace aérien le 11 septembre 2001, et des programmes comme le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. Ces dépenses et subventions, consacrées au transport aérien, figurent dans le rapport annuel 2004 de Transport Canada, et apparaissent au tableau 11.

Tableau 11
Dépenses et revenus fédéraux en transport aérien
(millions de dollars)

	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005
Dépenses	356	364	474	605	724	785
Revenus	311	290	310	801	686	670

Source : Transports Canada (2004), tableau A3-2, A3-3 et A3-4.

Les revenus fédéraux du transport aérien proviennent avant tout du recouvrement des coûts et des loyers du Réseau national des aéroports (RNA). Les droits pour la sécurité des passagers du transport aérien ont été créés en 2002 pour payer le contrôle par le fédéral des passagers et des bagages à l'embarquement : c'est la principale source de revenus du fédéral dans le transport aérien. Le revenu de la taxe sur le carburant est peut-être important pour le fédéral, mais ne figure pas dans le tableau 11, faute de données disponibles.

B. Statistiques

Le transport aérien de passagers est assuré par divers transporteurs offrant des services variés.

- Air Canada, soustraite à la protection des faillites en septembre 2004 après 18 mois de restructuration, et sa famille de transporteurs constituent le réseau intérieur et international le plus complet au Canada.
- Trois transporteurs à rabais offraient des services point à point en 2003-2004 : WestJet, Canjet et Jetsgo; ce dernier a mis fin à ses opérations en mars 2005.

- Les transporteurs touristiques, qui ont surtout des destinations saisonnières de vacances, Air Transat et SkyService Airlines, et deux petits nouveaux venus, Zoom Airlines et Harmony Airways.
- La desserte du Nord canadien est souvent assurée par des transporteurs mixtes passager-cargo comme Air North, Calm Air, Canadian North et First Air.
- Des transporteurs comme Bearskin Airlines en Ontario, Hawkair en Colombie-Britannique et Provincial Airlines dans l'Est du Canada desservent des marchés à créneau.
- Les transporteurs spécialisés exclusivement dans le fret, au Canada, disposent au total d'une cinquantaine d'avions, notamment AllCanada Express de l'Ontario, Kelowna Flightcraft de Colombie-Britannique, Morningstar Air Express d'Alberta.
- En outre, des milliers de pilotes indépendants travaillent dans les secteurs des activités commerciales et de loisirs au Canada.

Transports Canada signale que le revenu total du transport aérien a diminué en 2003. Le revenu du transport passager a diminué de 12 p. 100 à cause d'un recul de la demande et des prix cette année-là, dans les deux cas de l'ordre de 6 p. 100. La chute de la demande est attribuée à la guerre en Iraq et à l'épidémie de SRAS. C'est le prix des vols intérieurs qui a le plus chuté, à cause de la concurrence des transporteurs à rabais. La famille d'Air Canada – Air Canada, Jazz, Air Canada Vacations et Jetz – a encaissé des revenus de 7,6 milliards de dollars entre le 1^{er} octobre 2003 et le 30 septembre 2004. Pendant cette période, WestJet a gagné un peu plus d'un milliard de dollars. Les revenus de 2003-2004 de Jetsgo et CanJet ne sont pas divulgués : il s'agit de compagnies fermées.

Les revenus du fret aérien, tant chez les transporteurs de passagers que chez les transporteurs exclusifs, ont également chuté en 2003. Pour le transport à l'intérieur du Canada, ils ont diminué de 16 p. 100 et pour le transport international et transfrontalier, de 45 p. 100.

C. Trafic

1. Transport de marchandises

Les articles chers à délai critique de livraison – machinerie, équipement électrique, équipement aéronautique et de transport et autres biens manufacturés – représentent la plus grande part du fret aérien. Le tonnage transporté par les compagnies aériennes a plafonné en 2000, puis diminué chaque année jusqu'en 2003. Le transport intérieur constitue près des deux tiers du total en volume, comme l'indique le tableau 12. La ventilation du fret en 2002 et

2003 n'est pas donnée par secteur afin de protéger les données confidentielles des transporteurs, car leur nombre a diminué.

Tableau 12
Volumes du fret aérien, 2000-2003
(tonnes)

	2000	2001	2002	2003
Intérieur	510 808	491 763	Confidentiel	
International	335 001	297 862		
Total	845 809	789 625	786 607	642 876

Source : Transports Canada (2004), tableau A9-11.

La part du transport aérien dans le commerce avec les États-Unis était de 5,8 p. 100 en 2004, en baisse par rapport à 6,2 p. 100 en 2003. Pour le commerce avec les autres pays, cette part a cependant augmenté de 21,2 p. 100 en 2003 à 22,6 p. 100 en 2004.

2. Transport de voyageurs

Le trafic passagers du transport aérien canadien, par secteur, est présenté au tableau 13; on constate que le trafic aérien a été bouleversé par les attentats terroristes du 11 septembre 2001, par le SRAS et par la guerre en Iraq. L'achalandage intérieur a commencé à se rétablir en 2003, mais les segments transfrontalier et international n'ont pas rebondi avant 2004. Cette année-là, le transport intérieur et le transport international ont dépassé leurs sommets de 2000. Cependant, même si les voyages transfrontaliers ont augmenté sensiblement en 2004 par rapport à 2003, ils sont demeurés sous leur niveau de 2000.

Tableau 13
Embarquement et débarquement de passagers aériens
(milliers)

	2000	2001	2002	2003	2004
Intérieur	26 001	24 994	23 862	24 434	26 462
Transfrontalier	20 824	18 568	17 575	12 930	18 574
Autre destination étrangère	13 177	13 196	12 930	12 661	14 952
Total	60 002	56 757	54 367	53 903	59 988

Source : Transports Canada (2004), p. 93.

D. Sûreté et sécurité

Le nombre d'accidents d'avion a diminué de 16,5 p. 100 entre 2003 et 2004, ainsi que le nombre de morts (tableau 14). Le taux d'accidents d'avion a lui aussi diminué pendant la période. Normalement, l'aviation de plaisance est à l'origine de la majorité des accidents d'avion, et le taxi aérien représente près de la moitié des accidents de l'aviation commerciale.

Tableau 14
Sûreté du transport aérien

Accidents et taux / 100 000 heures de vol	
2004	241 / 6,3
2003	289 / 7,6
Moyenne / 5 ans (1999-2003)	295,6 / 7,6
Décès	
2004	34
2003	60
Moyenne / 5 ans (1999-2003)	55,6

* Aéronefs immatriculés, autres que les ULM, selon le *Règlement de l'aviation canadien*.

Source : Transports Canada (2004), p. 21.

Depuis 1999, *Vol 2005* sert de cadre à la sécurité de l'aviation civile. Il visait à réduire la moyenne quinquennale d'accidents mortels et non mortels de 25 p. 100 et à accroître la confiance du public dans la sécurité aérienne à 90 p. 100 d'ici 2005. Ces deux objectifs ont été dépassés. Transports Canada a également intégré des mesures pour l'aviation d'affaires (segment traditionnellement très sûr) dans *Vol 2005*; elles font partie du Système de normes liées à la sécurité des opérations de l'aviation d'affaires au Canada, qui établit des règles de performance permettant aux entreprises d'établir un système de sécurité qui convient à leur exploitation.

Une initiative récente d'ordre législatif a été de modifier, en mai 2005 le *Règlement sur l'aviation canadien*, pour exiger que les détenteurs de certificats d'entretien et d'exploitation aérienne établissent un système de gestion de la sécurité. Le nouveau règlement encourage les organismes de l'aviation à innover pour répondre aux exigences en matière de sécurité.

La façon d'aborder la sécurité aérienne a beaucoup évolué au Canada depuis 2001. En 2004, Transports Canada a appuyé des changements aux lois et règlements sur la sécurité aérienne et collaboré avec les intervenants de l'industrie à plusieurs mesures, dont les suivantes :

- *Mesures législatives et réglementaires* : La *Loi sur la sécurité publique*, sanctionnée en mai 2004, a eu une incidence considérable sur la sécurité aérienne, surtout en ce qu'elle a modifié la *Loi sur l'aéronautique*. De nombreux changements ont été apportés à la réglementation sur la sécurité dans l'aviation, notamment l'encadrement du nouveau programme de contrôle des non-passagers aux aéroports et des modifications aux procédures et à la formation visant le personnel de bord. En vertu du *Règlement sur la désignation des aérodromes de l'ACSTA* (Administration canadienne de la sûreté du transport aérien), le contrôle fédéral à l'embarquement a été étendu à deux petits aéroports : l'aéroport international du Mont-Tremblant, au Québec, et l'aéroport régional de Red Deer, en Alberta.
- *Autres mesures intérieures* : Même si le Programme de contribution à l'amélioration de la sécurité cabine a pris fin en 2004, Transports Canada poursuit son Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport aérien, qui vise à réduire le temps des contrôles. En outre, le Ministère a collaboré avec l'industrie à la Campagne de sensibilisation à la sûreté du fret aérien et à un programme de formation à la sécurité pour les manutentionnaires, les représentants des transporteurs et le public voyageur en 2004.
- *Mesures internationales* : Sur la scène internationale, Transports Canada a avalisé l'Initiative pour des déplacements internationaux sûrs et facilités (SAFTI) du G8 en 2004. Cette initiative vise à rendre le commerce international plus efficace tout en favorisant la sécurité. Le Ministère a également participé à d'autres mesures et accords parrainés par l'OACI, la Conférence de l'aviation civile européenne, le ministère américain de Sécurité intérieure et le ministère américain des Transports.

E. Environnement

L'avion se situe loin en deuxième place parmi les émetteurs de GES dans les transports en 2002, avec 7 p. 100 du total. Entre 1990 et 2002, les émissions de GES de l'aviation ont augmenté de 18 p. 100; cependant, le transport aérien lui-même semble avoir augmenté encore davantage. Le transport commercial de passagers, sans doute le secteur le plus important de l'industrie, a crû de 57 p. 100 en termes de passagers-kilomètres de 1990 à 2000. La réduction des émissions par unité de rendement du secteur s'explique, au moins en partie, par le recours à des avions neufs plus économes en matière de carburant. Autre tendance observée depuis 10 ans : l'utilisation de plus gros appareils avec un coefficient de remplissage plus élevé, ce qui réduit l'impact environnemental du transport aérien par passager ou par tonne de fret transporté.

Les mesures environnementales multimodales de Transports Canada, abordées dans les parties précédentes, visent également l'impact environnemental de l'avion. Ainsi, dans le cadre du volet de transport de marchandises du *Plan d'action 2000* du gouvernement du Canada sur le changement climatique, Transports Canada a conclu une entente de principe avec l'Association du transport aérien du Canada en 2004 sur une réduction volontaire des émissions des transporteurs. Le but visé, une amélioration de 24 p. 100 du rendement énergétique d'ici 2012 par rapport à 1990, a fait l'objet d'un protocole d'entente officiel en juin 2005. Dans le cadre de l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises, qui fait également partie du *Plan d'action 2000*, le financement de technologies améliorant le rendement a été fourni à deux transporteurs aériens au cours des dernières années.

Transports Canada participe également à des mesures vertes internationales. En 2004, il est devenu parrain du Centre d'excellence de l'administration américaine fédérale de l'aviation pour la recherche sur le bruit et les émissions des aéronefs. À ce titre, le Ministère prévoit pouvoir accéder à l'information de pointe sur la façon de lutter contre le bruit et la pollution de l'air et de l'eau dans le transport aérien. Il a également pris part au Comité sur la protection de l'environnement de l'OACI, qui vise le bruit et la pollution de l'air causés par les avions.

F. Politique et enjeux

En juillet 2004, Transports Canada a achevé une étude sur les petits aéroports et les aéroports régionaux. Celle-ci « visait à déterminer les éléments moteurs systémiques et les principaux facteurs qui influent sur la situation financière actuelle et future des petits aéroports et des aéroports régionaux et à saisir l'impact des cessions sur les collectivités qu'ils desservent »⁽²⁾. L'étude conclut que la plupart des aéroports situés dans un marché de moins de 15 000 personnes sont en déficit d'exploitation. Comme ces aéroports, une fois cédés, sont exclusivement administrés par des pouvoirs locaux, les déficits courants peuvent donner lieu à des frais d'utilisation plus élevés ou à la fermeture de certains d'entre eux.

Le projet de loi C-47 : Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada a été présenté en première lecture le 2 mai 2005. Il vise à faire en sorte que les entreprises qui ont succédé à Air Canada soient soumises aux exigences des langues officielles. La *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* continue de s'appliquer à Air Canada elle-même, mais sa compagnie mère depuis la faillite, ACE Aviation, ainsi que les

(2) Transports Canada, *Étude sur les aéroports régionaux et les petits aéroports* (TP 14283B) (<http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/EARPA/Docs/TP14283FR.pdf>).

nouvelles sociétés qu'elle possède ne sont pas soumises aux obligations relatives aux langues officielles. Si le projet de loi est adopté, la structure qui a succédé à la faillite d'Air Canada sera soumise aux mêmes exigences que ses prédécesseurs.

Transports Canada a annoncé en mai 2005 une nouvelle politique de loyer pour les aéroports du réseau national. Les administrations aéroportuaires devraient bénéficier d'un allègement de huit milliards de dollars pendant la durée de leur bail actuel (habituellement de 60 ans) et d'une répartition plus égale du fardeau des loyers. L'Association du transport aérien du Canada a réagi en laissant entendre que le changement n'est ni suffisamment, ni assez largement généreux par rapport au loyer actuel pour faciliter la compétitivité de l'aviation au Canada.

Sur la scène internationale, Transports Canada envisage des négociations pour mettre à jour l'accord bilatéral de transport aérien avec les États-Unis et passer des accords de plus en plus libéraux avec d'autres pays. Le Ministre a renvoyé certaines questions relatives à libéralisation de l'espace aérien canadien au Comité permanent des transports de la Chambre des communes pour appuyer l'élaboration de la politique à ce sujet. Le Comité a entrepris son étude en mars 2005 et devait la poursuivre durant l'automne de cette année.

Le Ministre a récemment annoncé un plan pour relever le plafond de la propriété étrangère des transporteurs canadiens de 25 à 49 p. 100. Cette mesure, que le Ministre espère présenter au Cabinet d'ici la fin de 2005, devrait renforcer le transport aérien intérieur canadien.

TRANSPORT MARITIME

A. Rôle du gouvernement fédéral

En vertu de la politique maritime nationale de 1995, intégrée à la *Loi maritime du Canada* en 1998, le rôle du fédéral a beaucoup diminué dans l'infrastructure maritime. D'abord, la responsabilité de gérer et d'exploiter les grands ports, qui relevait de Transports Canada, a été déléguée aux administrations portuaires canadiennes. Comme les administrations aéroportuaires, il s'agit de sociétés fermées sans but lucratif et sans capital-actions, représentant des intérêts locaux. Les ports locaux et régionaux devaient être cédés à d'autres intervenants de l'État (fédéral ou provincial) ou à des intérêts locaux. Transports Canada continue d'administrer certains ports éloignés dans le secteur régional et local, à moins que des intervenants locaux souhaitent prendre la relève. D'autres ports régionaux et locaux ont été démolis; Transports Canada s'est défait de ses intérêts dans ceux d'entre eux pour lesquels l'intérêt local faisait défaut. Le programme de cession des ports continue jusqu'en 2006.

Des 1 240 ports pour petits bateaux que compte le Canada, Transports Canada conservera 750 ports de pêche essentiels; le reste (ports de pêche de faible activité et ports de plaisance) sera cédé. Dans les ports de pêche retenus, Transports Canada encourage la création d'administrations portuaires locales sans but lucratif chargées de leur entretien et de leur gestion. Les ports où la pêche n'est pas suffisante pour qu'il y ait intérêt à constituer une administration portuaire locale pourraient également être cédés. Le programme de cession des ports pour petits bateaux devrait continuer pendant plusieurs années, après quoi ceux qui demeureront à l'État et qui ne seront pas gérés par une administration locale seront démolis.

La *Loi maritime du Canada* prévoyait également le transfert de l'exploitation, de l'entretien et de la gestion de la portion canadienne de la Voie maritime du Saint-Laurent à la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent. Cette société à but non lucratif n'appartient pas à l'État, mais elle a recours au fédéral, au besoin, pour combler ses déficits d'exploitation.

Pour ce qui est des opérations maritimes, la participation fédérale se fait surtout par le truchement de l'élaboration de politiques et celui des services aux marins commerciaux et de plaisance. Transports Canada est le principal ministère responsable de la sûreté et de la sécurité maritimes, mais bien d'autres jouent également un rôle important. Le pilotage dans les eaux côtières et les voies intérieures du Canada est assuré, à titre onéreux, par quatre administrations de pilotage régionales : celles de l'Atlantique, des Laurentides, des Grands Lacs et du Pacifique. Ce sont toutes des sociétés d'État. La Garde côtière canadienne, devenue en 2004 une agence de service spécial relevant du ministère des Pêches et des Océans (MPO), assure plusieurs services maritimes : aide et voies navigables, communications et trafic maritimes, brise-glaces, recherche et sauvetage, intervention environnementale et gestion de la flotte.

Transports Canada et le MPO sont les principales sources de dépenses dans le transport maritime, même si de temps en temps Industrie Canada contribue aux dépenses par ses organismes de développement régional. Les dépenses directes de toutes les sources fédérales combinées apparaissent au tableau 15. Le total inclut les dépenses directes affectées aux opérations et à l'entretien maritimes ainsi que les subventions et contributions. Les opérations et l'entretien comprennent la Garde côtière canadienne, les ports ainsi que la sécurité et la politique

maritimes. Les subventions incluent les traversiers, les sommes versées par les agences de développement régional et les transferts aux ports.

Tableau 15
Dépenses et revenus du gouvernement fédéral en transport maritime
(en millions de dollars)

	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005
Dépenses	796	811	763	784	833	903
Revenus	80	71	70	69	71	59

Source : Transports Canada (2004), tableaux A3-2, A3-3 et A3-4.

Les revenus fédéraux signalés dans le tableau 15 comprennent les frais d'utilisation pour les services maritimes (ports et navigation) et les paiements des administrations portuaires pour l'utilisation des infrastructures. Ils ne comprennent pas les revenus de la taxe fédérale sur le carburant générés par les utilisateurs maritimes, car ces données ne sont pas disponibles.

B. Statistiques

Les exploitants de navires battant pavillon canadien assurent la navigation intérieure et transfrontalière, tandis que les exploitants battant pavillon étranger (certains sous contrôle canadien) font surtout du commerce international à partir des grands ports. Algoma Central Corporation, Upper Lakes Group et la Canada Steamship Lines étaient les trois principaux transporteurs de marchandises à l'intérieur du pays, dans l'Est du Canada et dans l'Arctique, en 2004. Les barges et les remorqueurs dominent le trafic maritime sur la côte Ouest, et Washington Marine Group et Rivtow Marine Inc. sont les deux plus grosses compagnies de ce genre en Colombie-Britannique. L'ouest de l'Arctique est surtout desservi par la flotte de barges et de remorqueurs de la Northern Transportation Company Limited. Dans l'est de l'Arctique, Nunavut Sealink and Supply Inc. et Nunavut Eastern Arctic Shipping étaient les transporteurs de cargaisons sèches, tandis que Woodward Group et Northern Transportation Company Limited transportaient du carburant en vrac à contrat pour le gouvernement du Nunavut.

Transports Canada ne donne pas les revenus des compagnies de navigation qui desservent le marché canadien, probablement parce que les chiffres ne sont pas publics. Beaucoup de compagnies sont fermées (p. ex. Upper Lakes Group et Canada Steamship Lines); d'autres font partie d'un consortium qui ne ventile pas ses résultats financiers par filiale (p. ex. Rivotw Marine Inc. et Woodward Group). L'Algoma Central Corporation est une compagnie à actions dont l'information financière est disponible : elle a déclaré 261 millions de dollars de revenus en 2003.

Les compagnies de navigation internationales offrent des services de vrac et de ligne. Les marchandises homogènes font généralement l'objet d'ententes d'affrètement à temps sur des vraquiers battant pavillon étranger fonctionnant dans un marché concurrentiel. Les cargaisons hétérogènes sont généralement transportées sur des navires de ligne exploités à horaire fixe et à tarifs fixes. Les porte-conteneurs dominent ce marché, desservi à la fois par des compagnies indépendantes et par les membres de conférences maritimes.

Le transport maritime de passagers au Canada se fait par traversiers et par bateaux de croisière. Il y a des exploitants de traversiers de propriété privée et publique dans chacune des provinces et dans deux territoires, en eaux intérieures comme en eaux côtières. Il y a de grandes différences dans les services et les navires, en fonction de l'ampleur de la desserte et du lieu : la British Columbia Ferry Services Inc. est la compagnie la plus importante. Les compagnies internationales de croisières desservent les côtes Atlantique et Pacifique du Canada, offrant des croisières de luxe et des mini-croisières (navires transportant moins de 150 passagers), sur une base saisonnière.

C. Trafic

1. Transport de marchandises

En 2003, les marchandises manutentionnées dans les ports canadiens étaient en hausse de 9 p. 100 par rapport à 2002 et s'établissaient à 443 mégatonnes (Mt) (tableau 16).

Tableau 16
Trafic maritime manutentionné par type de port, 2003

	Mégatonnes	Part
Administrations portuaires canadiennes	227	51 %
<i>Halifax</i>	14,2	
<i>Montréal</i>	20,3	
<i>Prince Rupert</i>	4,0	
<i>Québec</i>	20,3	
<i>Saguenay</i>	0,44	
<i>Saint John</i>	25,9	
<i>Sept-Îles</i>	22,7	
<i>Thunder Bay</i>	7,8	
<i>Toronto</i>	1,8	
<i>Vancouver</i>	67,9	
<i>Fraser River</i>	13,7	
<i>Autres</i>	28,0	
Ports de Transports Canada	66	15 %
Autres ports*	149	34 %
Total	443	100 %

* Ports qui appartiennent et sont gérés par d'autres organismes fédéraux ou d'autres gouvernements, et ports privés.

Note : Les chiffres sont arrondis.

Source : Transports Canada (2004), p. 69.

Le secteur international a connu le plus fort trafic en 2002 et 2003, suivi par le secteur transfrontalier et, enfin, le secteur intérieur.

- *Commerce international.* En 2003, les 183,2 Mt de marchandises du commerce maritime international (excluant le trafic avec les États-Unis) valaient 92,2 milliards de dollars. Plus de la moitié des échanges visaient le Japon, la Chine, la Corée du Sud, le Royaume-Uni et l'Europe occidentale, et plus de la moitié du total se composait d'exportations. Les biens que le Canada a exportés en grande quantité comprenaient le charbon, le minerai de fer, le fret en conteneurs et le blé. Le pétrole brut était de loin l'importation canadienne la plus importante, suivie des marchandises conteneurisées.
- *Commerce transfrontalier.* Les deux grands corridors maritimes entre le Canada et les États-Unis sont sur la côte Atlantique et dans les Grands Lacs : ensemble, ils représentent près des trois quarts du commerce maritime entre les deux pays. En 2003, 123,5 Mt de biens valant 15,2 milliards de dollars ont été échangés entre les deux pays; pour les deux tiers, il s'agissait d'exportations canadiennes, dont le pétrole brut, la pierre, la pierre à chaux, le sable et le gravier, et l'essence constituaient les plus grands volumes. Le charbon,

le minerai de fer, le mazout et la pierre, la pierre à chaux, le sable et le gravier comptaient parmi les plus forts volumes de biens importés.

- *Commerce intérieur.* Près de 40 p. 100 des 68,3 Mt de marchandises échangées en 2003 à l'intérieur du Canada ont emprunté le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, ensuite les ports de la région du Pacifique, et enfin ceux de la région de l'Atlantique. Les trois quarts des échanges intérieurs se composent de pétrole brut, de bois de pâte et de copeaux, de pierre, de pierre à chaux, de sable et de gravier, de minerai et de concentré de fer, de grumes et autres produits ligneux, de mazout et de blé.

Le trafic utilisant la Voie maritime du Saint-Laurent a totalisé quelque 43,5 Mt en 2004, en hausse de plus de 5 p. 100 par rapport à 2003. Le minerai de fer, le grain, les marchandises diverses et le charbon constituent les marchandises les plus transportées dans la Voie maritime en 2004.

2. Transport de voyageurs

Le trafic international de passagers dans les ports canadiens est dû en grande partie aux croisières saisonnières. Les paquebots parcourent la côte Ouest en direction et en provenance de l'Alaska pendant l'été et la côte Atlantique et le Saint-Laurent pendant l'automne. En 2004, l'estimation préliminaire de l'achalandage des croisières internationales indique une croissance de 6 p. 100 par rapport à l'année précédente, pour un total de quelque 1,4 million de passagers dans cinq grands ports canadiens (voir tableau 17).

Tableau 17
Trafic international de passagers maritimes, 2003-2004

	Vancouver	Montréal	Québec	Halifax	Saint John	Total
2003	953 376	33 600	59 000	170 425	83 946	1 300 347
2004	929 976	40 000	62 000	212 000	138 622	1 382 598

Source : Transports Canada (2004), p. 79.

Au Canada, les traversiers ont transporté quelque 38,8 millions de passagers et 16,3 millions de véhicules en 2003. Parmi les nombreux exploitants de traversiers au Canada, la British Columbia Ferries Services Inc. (ancienne société d'État) a transporté le plus grand nombre de passagers (21,4 millions) et de véhicules (8,3 millions) en 2003. Les services de traversier intérieurs de Colombie-Britannique arrivent en deuxième place pour les passagers

(7,2 millions) et les véhicules (3,3 millions). La Société des traversiers du Québec, organisme provincial, arrive au troisième rang (5,2 millions de passagers et 2,6 millions de véhicules).

D. Sûreté et sécurité

Le nombre d'accidents maritimes (accidents de navigation et accidents à bord) était en baisse de 12 p. 100 en 2004 par rapport à 2003 (voir tableau 18); le taux d'accidents a légèrement diminué. Cependant, le nombre de décès a dépassé la moyenne des cinq ans.

Tableau 18
Statistiques de la sécurité du transport maritime

Accidents*	
2004	431
2003	485
Moyenne / 5 ans (1999-2003)	462,8
Décès	
2004	27
2003	19
Moyenne / 5 ans (1999-2003)	23,4
Taux d'accidents** (par millions de navires-km)	
2004	17,9
2003	20,5
Moyenne / 5 ans (1998-2002)	18,3

* Accidents impliquant des navires immatriculés au Canada.

** Taux d'accidents seulement pour les navires dépassant 15 tonnes de jauge brute.

Source : Transports Canada (2004), p. 22 et tableau A4-12.

Le plan stratégique de sécurité maritime 2003-2010 de Transports Canada a succédé à *La voie à suivre*, qui a pris fin en 2002. Il vise des réductions par rapport aux moyennes de 1998 à 2002 des taux de décès, de blessures et d'accidents d'ici 2010. En 2004, Transports Canada signale une réduction considérable du nombre de décès, mais à peu près aucun progrès aux autres chapitres.

Comme les petits bateaux de pêche canadiens constituent normalement la plus grande part des navires impliqués dans des accidents de navigation (52 p. 100 en 2004), Transports Canada fait la promotion de la sécurité et de la réglementation des petits navires commerciaux dans son programme de contrôle et d'inspection des petits bâtiments. Il a distribué

un guide de sécurité aux exploitants de ces bateaux en 2004; les changements à venir au *Règlement sur les petits bâtiments* devraient favoriser davantage la sécurité dans ce segment du trafic maritime. Le Conseil consultatif maritime canadien se charge des questions réglementaires ainsi que de la certification et de la formation des exploitants; il compte des représentants de l'industrie et du gouvernement.

Parmi les autres activités de Transports Canada concernant la sécurité en 2003-2004, mentionnons :

- l'inspection de 1 173 bateaux immatriculés à l'étranger, conformément au Protocole d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port, dont le Canada est signataire;
- le début du contrôle et de l'examen des vérifications des systèmes de gestion de la sécurité du transport maritime effectué pour le compte de Transports Canada par des sociétés de classification;
- la prise en charge des responsabilités du Bureau de la sécurité nautique, des services de navigation maritime, de la prévention et de la réaction à la pollution, ainsi que de la protection des eaux navigables de la Garde côtière canadienne (MPO) en décembre 2003.

Pour ce qui est de la sécurité maritime, plusieurs développements ont eu lieu en 2003-2004 et encore plus récemment. Transports Canada est le principal ministère dans le domaine de la sécurité maritime, mais beaucoup d'autres ministères fédéraux y participent étroitement. Certains figurent dans la description des mesures récentes mentionnées ici :

- *Lois et règlements.* Le *Règlement sur la sécurité du transport maritime* est entré en vigueur en 2004, pour mettre en application le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) de l'Organisation maritime internationale. Les subventions fédérales à la sécurité des ports en vertu de la *Loi sur la sécurité publique* ont donné lieu au Programme de contribution pour la sûreté marine de 115 millions de dollars. Ce programme finance pendant trois ans des améliorations permettant de répondre au code ISPS.
- *La Politique de sécurité nationale.* Annoncée en avril 2004, elle contient un plan en six points pour la sécurité maritime, assortie d'un financement de 308 millions de dollars pour :
 - préciser et renforcer la reddition de comptes pour la sécurité maritime;
 - établir des centres des opérations de sûreté maritime;
 - accroître la présence policière sur l'eau (Forces canadiennes, GRC, Garde côtière canadienne);
 - investir dans des technologies de communication sécurisée;
 - accroître la coopération avec les États-Unis;
 - renforcer la sécurité aux ports et aux autres installations maritimes.

Conformément à la politique, deux centres des opérations de sûreté maritime ont été créés, à Halifax et Victoria, pour contrôler l'application du code ISPS. Ils sont gérés par la Défense nationale avec l'appui de Transports Canada. Le programme de contributions pour la sûreté maritime mentionné plus haut est également conforme à la politique nationale de sécurité.

- *Budget 2005.* Le budget de février contenait 300 millions de dollars de nouvelles dépenses destinées à la sûreté maritime. Elles visent :
 - les mesures prises par Transports Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada pour accroître la sécurité dans les ports et les installations maritimes;
 - l'action policière et l'intervention d'urgence accrues de la GRC;
 - les efforts d'une équipe interministérielle dirigée par la GRC pour favoriser la sécurité dans tout le système du Saint-Laurent et des Grands Lacs;
 - le travail du ministère de la Défense nationale pour accroître la sécurité dans le périmètre nord-américain.
- *Autres.* Des consultations sur le Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes ont débuté en 2004. Ce programme visant à étendre le contrôle des antécédents des travailleurs portuaires devait être en place au début de 2005. Il est encore en développement et a été rebaptisé Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime.

E. Environnement

Le transport maritime intérieur est à l'origine de quelque huit mégatonnes d'émissions de GES au Canada en 2002, en hausse de 3 p. 100 depuis 1992. Même si le transport maritime génère seulement 3 p. 100 du total des GES attribuables aux transports, il est admissible à certains avantages aux termes des initiatives environnementales multimodales de Transports Canada. Ainsi, dans le cadre du volet transport de marchandises du *Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur les changements climatiques*, deux initiatives visant le transport maritime ont bénéficié au cours des dernières années du financement des technologies favorisant l'économie par le truchement de l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises.

En 2004, la responsabilité des évaluations environnementales des travaux visés par la *Loi sur la protection des eaux navigables* a été transférée du MPO à Transports Canada, ce qui constitue un changement important. En outre, la même année, l'étude canado-américaine sur les besoins éventuels d'infrastructures de la Voie maritime du Saint-Laurent et des conséquences environnementales (de même que techniques et économiques) connexes s'est poursuivie. Elle doit prendre fin en 2006.

F. Politiques et enjeux

Transports Canada a terminé son examen de la *Loi maritime du Canada* en 2003 et y a signalé, entre autres, des inquiétudes sur le plan financier concernant les ports exploités et gérés par les administrations portuaires canadiennes. La *Loi maritime du Canada* exige que ces administrations soient autosuffisantes; elle limite sévèrement l'aide fédérale et plafonne les emprunts privés, ce qui complique les dépenses en immobilisations dans les grands ports. Le projet de loi C-61 : Loi modifiant la Loi maritime du Canada et d'autres lois en conséquence, a été déposé en juin 2005 pour corriger ce problème et mettre de l'argent fédéral destiné aux infrastructures à la disposition des administrations portuaires.

Vers la fin de 2006, l'actuelle *Loi sur la marine marchande du Canada* doit être remplacée par la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, plus simple et plus à jour. Le remaniement de plus de 100 articles réglementaires s'imposait avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi; des consultations publiques sur les changements proposés ont pris fin pour l'essentiel en 2004.

CONCLUSION

Tout en conservant son rôle concernant les politiques, le gouvernement fédéral a réduit son rôle opérationnel dans l'infrastructure des transports depuis plus d'une dizaine d'années. Des sociétés privées sans but lucratif ont aujourd'hui pris la relève pour gérer et exploiter les grandes installations : ports, aéroports, systèmes de navigation aérienne civile et la Voie maritime du Saint-Laurent. Sauf dans quelques endroits éloignés, les ports et les aéroports régionaux sont vendus à des intérêts locaux ou fermés faute d'intérêt. Cette privatisation du système de transport a été motivée par la possibilité d'une efficience plus grande par la réduction de la présence du gouvernement, l'injection de capitaux privés et la plus grande participation des intervenants locaux et des utilisateurs des transports.

Les routes, presque toutes hors du champ de compétence fédéral, ont fait l'objet par le passé d'une participation sporadique du gouvernement fédéral sur le plan de l'infrastructure. Puisque le fédéral perçoit plus de recettes auprès des usagers qu'il ne consacre d'argent aux routes, c'est le mode de transport pour lequel les autres ordres gouvernements et les utilisateurs réclament un plus grand rôle fédéral.

L'analyse des tendances confirme que les mesures de sécurité prises dans le secteur des transports sont généralement efficaces, car la sécurité s'est améliorée peu à peu dans chaque mode de transport. Par ailleurs, même si les transports canadiens ont toujours été très sûrs, la sécurité dans les transports continue de présenter de nouveaux défis au gouvernement fédéral. La menace accrue du terrorisme international depuis 2001 a forcé Transports Canada et d'autres ministères fédéraux à continuellement évaluer et améliorer les programmes de sécurité.

En raison des engagements du Canada à l'égard du Protocole de Kyoto, la réduction des émissions de GES du secteur des transports est un autre défi pour le gouvernement fédéral. Transports Canada, Ressources naturelles Canada et Environnement Canada ont actuellement plusieurs programmes pour réduire ces émissions. Beaucoup visent le transport routier, le principal fautif pour ce qui est des émissions de GES dans le secteur des transports.

